ファミ通獨家授權

Strategy Studio 電玩攻略組 責任編輯

跑車浪漫旅4 公式解說書 The Best Navigator

GT

Official Guidebook
The Best Navigator

GRAN TURISMO® 4
THE REAL DRIVING SIMULATOR

PlayStation®2

青文攻略本熱烈上市中!!

編號	書名	售價
038	DRAGON QUEST IV 受引導者	NT220/HK45
039	異域傳說首部曲 權力意志 完全攻略＆設定資料集	NT350
040	FINAL FANTASY X 國際版完全解說手冊	NT280
041	數碼寶貝D-POWER 完全攻略	HK30
042	幻想水滸傳 III 入門攻略手冊	NT220
043	絕體絕命都市公式解說書	NT220
044	FINAL FANTASY IV 完全攻略本	NT240
045	超級瑪莉歐SUNSHINE 完全攻略解說	NT380
046	惡魔獵人2 任務解說書	NT250
047	潛龍諜影2 真實之影攻略本	NT298
048	混亂軍團 渾沌聖典	NT298
049	FINAL FANTASY X-2公式解說書	NT220
050	薩爾達傳說 風的指揮棒 完全攻略本	NT499
051	命運傳奇2鉅細靡遺的公式解說書	NT420
052	FINAL FANTASY X-2完全攻略本	NT499
053	寂靜之丘3 心靈引導書	NT280/HK50
054	亞克傳承 精靈之黃昏 完全中文版 究極攻略	NT250/HK50
055	FINAL FANTASY 水晶年代紀 完全攻略本	NT350
056	惡魔城 公式解說書	NT260/HK50
057	復仇龍騎士 完全攻略本	NT450
058	洛克人EXE4紅日錦標賽的攻略本	NT160/HK35
059	洛克人EXE4藍月錦標賽的攻略本	NT160/HK35
060	鬼武者3 幻魔殲滅之書	NT280
061	九怨 解咒之書	NT280/HK60
062	寂靜之丘4 THE ROOM 完全攻略本	NT280/HK60
063	DRAGON QUEST V 天空的新娘 公式解說書 上冊 世界篇	NT299/HK60
064	DRAGON QUEST V 天空的新娘 公式解說書 下冊 知識篇	NT350/HK70
065	魔物獵人 完全攻略本	NT399
066	伊利斯的鍊金工房 永恆的瑪那 完全攻略本	NT598
067	機動戰士鋼彈SEED 戰友與妳 完全攻略本	NT220
068	天誅 紅 忍殺奧義之書	NT280/HK60
069	洛克人X 指令任務 完全攻略本	NT299/HK60
070	新・女神轉生傳說～AVATAR TUNER～ 完全攻略本	NT299/HK65
071	潛龍諜影3 SNAKE EATER 任務解說書	NT299
072	義經英雄傳 完全攻略本	NT299/HK60
073	惡靈古堡4 生存解說書	NT280
074	薩爾達傳說 神奇帽子 完全攻略本	NT299
075	魔物獵人 魔物生態全書VOL1 HYPER REAL FIGURE 利奧雷烏斯 [1/100 SCALE]	NT550/HK138
076	魔物獵人 魔物生態全書VOL2 HYPER REAL FIGURE 揚庫克 [1/100 SCALE]	NT550/HK138
077	DRAGON QUEST VIII 陸海空與受詛公主 公式解說書 上冊	NT380/HK75
078	DRAGON QUEST VIII 陸海空與受詛公主 公式解說書 下冊	NT450/HK90
079	魔物獵人 魔物生態全書VOL3 HYPER REAL FIGURE 利奧雷亞 [1/100 SCALE]	NT550/HK138
080	魔物獵人 魔物生態全書VOL4 HYPER REAL FIGURE 艾路＆梅拉路 [1/8 SCALE]	NT550/HK138
081	狂氣古城 劫後餘生之書	NT299/HK58

ISBN 986-156-312-1

9 789861 563121 00699

建議售價：NT699 HK148

青文攻略本系列 082

跑車浪漫旅4 公式解說書

GRAN TURISMO 4 Official Guidebook

The Best Navigator

最佳競速指南

NT699 HK148

ファミ通 獨家授權

電玩攻略組 責任編輯

跑車浪漫旅4 公式解說書 The Best Navigator

GRAN TURISMO® 4

THE REAL DRIVING SIMULATOR

Official Guidebook

The Best Navigator

PlayStation 2

Let's Enjoy Your Car Life

徹底剖析遊戲內容，駕馭生活之精華盡歸於此的一冊!!

享受調校的樂趣 [Tuning & Setting]

配合詳細圖解，完整傳授車輛調校所須專業技術與經驗

享受奔馳的樂趣 [License & Technic]

不只說明基本技巧，還包括進一步提昇駕駛功力的指南

享受賽道的樂趣 [Race & Event]

公開所有賽道機密資料，並介紹如何破解各項任務競賽

享受拍攝的樂趣 [Photo & Replay]

獨家揭露「照相模式」，從入門到專家的攝影教學課程

享受收藏的樂趣 [Shopping & Collection]

網羅總數710輛的全車種目錄，並滿載豐富的相關資料

青文
NT699 HK148

跑車浪漫旅4 公式解說書

The Best Navigator 最佳競速指南

毫無保留一舉網羅能儘情享受『GT4』駕馭樂趣的必要情報!!
精心策劃，呈獻給每位頂尖車手的一本究極公式解說書

PlayStation 2

有這本就放心了！

跑車浪漫旅4 公式解說書
The Best Navigator



ファミ通 獨家授權

電玩攻略組 責任編輯

跑車浪漫旅4 公式解説書 The Best Navigator

GRAN TURISMO® 4

THE REAL DRIVING SIMULATOR

Official Guidebook
The Best Navigator

PlayStation®2

青文攻略本系列 082

跑車浪漫旅4 公式解説書

GRAN TURISMO 4 Official Guidebook The Best Navigator

最佳競速指南

NT699 HK148

ISBN 986-156-312-1
00699
9 789861 563121
建議售價：NT699 HK148

GRAN TURISMO 4
Official Guidebook
The Best Navigator

【跑車浪漫旅4 公式解說書 最佳競速指南】



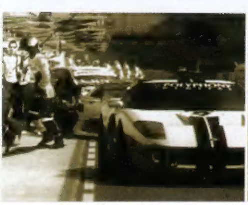
Contents

230

Chapter:7 COURSE GUIDE

346

Chapter:8 GT4 ALL COMPLETE DATA







GRAN TURISMO 4 Official Guidebook **Chapter 1**

GAME SYSTEM




elf
GOODYEAR

Game System **01**

模式介紹

細數每一層面，都以完備本系列最大資料量而自豪的「跑車浪漫旅4」。在此，就先介紹標題選單中可供選擇的各項模式。

1 街道模式

「街道模式」與一般賽車遊戲相同，可以馬上簡單地進入遊戲，是特別為不具汽車知識的玩家所準備的，也可說是「GT4」中最簡易的一種模式。其特徵為，只需選擇競賽種類、賽道與車種，便可輕鬆的享受遊戲樂趣。而除了一般競賽之外，亦可選擇計時賽或對戰模式。關於「街道模式」的詳細遊戲方式，請參照P.8。



單是「街道模式」的遊戲內容，就可與一般賽車遊戲相匹敵。

單人競賽



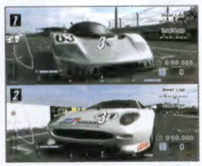
和電腦操控的對手車進行簡易競賽的一種模式。

計時賽



可選擇喜愛的賽道和圈數來進行計時賽。

2人對戰



將畫面分割成上下兩半進行兩人對戰的模式。

LAN多人競賽



利用複數的PS2與螢幕，以全螢幕對戰方式遊玩。

2 Gran Turismo模式

本模式的概念就是「模擬車手的人生」。主要流程為駕駛喜愛的車輛、參加競賽、獲得獎金，進一步投入車種的改裝或購買新車。而最大的特徵，便是不設定目標，完全讓玩家自己來操控，是最適合想要細細賞玩車輛參競賽之玩家的一種模式。關於Gran Turismo模式（以下簡稱GT模式）的詳細說明，記載於P.12。



GT模式是以名為「GRAN TURISMO CITY」的一座虛擬城市為舞台來進行遊戲。

Shopping



除了新車代理商外，也可依年代別在中古車城購車。

Race & Driving



前往競賽大廳，便可依所取得的執照等級來參賽。

License



執照中心備有共80種的執照講習。

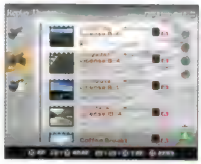
Other Enjoyments



除了參賽之外，也有拍照旅行、重播劇院等各種遊戲方式。

3 重播劇院

在重播劇院，可播放於「街道模式」或「GT模式」中所記錄的競賽或計時賽錄影資料。其內容與「GT模式」中的重播劇院是完全相同的。在播放時，除了BGM的開關、視點的切換等設定項目之外，還可進行P.132所介紹的駕車拍照模式。即使玩家本身沒有可播放的紀錄，遊戲中也預備有17種的示範素材可供觀賞。玩家可參考示範素材來嘗試駕車拍照的功能。



幾乎本作所有的競賽，都可以儲存在重播檔案中。當然，執照考試的畫面也是可以儲存下來的。



在播放計時賽或自由行駛的畫面時，除可調整BGM外，也可選擇是否播放關於車輛的解說。

4 選項

具有多種模式可供玩家選擇的「GT4」，在選項中，也備有各式設定項目。主要選項包含下列五大類：可變更畫面或聲音設定的「一般」、用來變更街道模式各項相關設定的「街道模式」、可變更攝影相關設定的「照相模式」、可更改按鈕配置或方向盤調整的「控制器」，以及可以調整開頭動畫或儲存等相關設定的「其他」。關於各設定項目的詳細說明，將於P.25中介紹。玩家可針對個人需求進行調整。



選項中的設定項目，主要區分為五類。在各選項中，又包含許多細項的選擇。



選項中設定過的項目，只要設定結束後儲存一次，下次遊戲時，便可直接顯示該次變更的結果了。

5 遊戲儲存

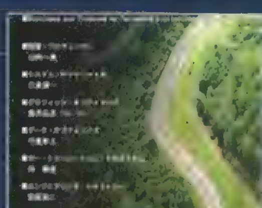
在「GT模式」當中，可以將遊戲至今的成果與設定項目的變更完整地紀錄下來。初期設定中的GT模式，系統將會自動存檔，倒不需特別留意記錄問題。但若是將此功能關閉，便要小心別在尚未存檔前就關機了。

6 CREDITS

本作是在許許多多現實中各大車廠的協助與同意下才得以進行製作。其中包含了汽車製造商、賽車場贊助商，以及汽車零件製造商等。在這裡的標示就長達有19頁之多，由此可見「GT4」收錄資料牽涉範圍之廣泛。

Ending Movie

在「GT模式」中級競賽的「GRAN TURISMO世界冠軍盃」獲勝的話，比賽結束後將會播放片尾動畫。只要曾經看過該段動畫，在標題選單中便會追加此一項目，可隨時進入觀賞。



在片尾動畫中，可以[illegible]

Game System 02

街道模式

這是可以輕鬆進行競賽及奔馳的「街道模式」。本單元，將介紹街道模式的4種子模式。

1 街道模式的流程

「街道模式」當中，共有4種子模式。遊戲時，首先會進入模式選擇畫面；關於各種模式，後面會作更詳細的說明。而在選擇完模式之後，可參考右表所示，進行賽道及車種的選擇。完成了塗裝顏色、賽前調校，及開始前的選項設定後，便可以開始比賽了。除了競賽模式、賽道、車種選擇之外，並沒有其他複雜的設定項目，這就是玩家可以輕鬆進行「街道模式」的原因。



計時賽中，只要讀取儲存的播放資料，便會出現幽靈車一起奔馳。



在「街道模式」中，最初只有26條賽道與241輛車可供選擇。其他必須待「GT模式」中出現後，才可在此模式中選擇。

街道模式的遊戲流程

模式選擇

- 單人競賽
- 計時賽
- 2人對戰
- LAN多人競戰

↓

賽道選擇

在遊戲初期，全部51條賽道中，只有26條可以選擇。其他必須待「GT模式」中出現後，才可在此模式中使用。

↓

車種選擇

全710輛車種中，初期只有261輛可以選擇。其餘也是必須待「GT模式」中取得後，才可使用。

↓

塗裝顏色選擇

↓

駕駛選項

變速器、行車動態穩定系統、輪胎、對手車等級（僅限單人競賽）的調整。

↓

開始前的選項選擇（僅限單人競賽和計時賽）

A-SPEC、B-SPEC、展示影片※、排行榜※、快捷調整、載入最佳單圈重播資料※、儲存最佳單圈重播資料※、選項。
（標示※的選項僅限於計時賽。）

↓

開始比賽

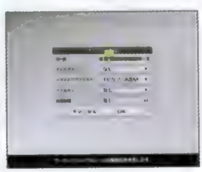
比賽結束後，將追加重播及重播畫面儲存等選項。

2 單人競賽

單人競賽是與電腦所控制的對手車同場競技的一種模式。登場之對手車，大約都是和玩家所選擇的車種相同等級。但也可在－10～＋10之間調整其性能。玩家對所駕駛的車輛雖然無法像「GT模式」般進行細項的調整，但仍可藉由馬力、車重、齒輪比，以及輪胎的改裝等，對車輛的性能加以變化。此外，亦可變更競賽的圈數多寡，以享受真正的駕駛樂趣。



←除了由玩家親自上場的A-SPEC之外，也可選擇由電腦控制之車手來駕駛的B-SPEC。關於A-SPEC和B-SPEC，請參照P.10的詳細說明。



➡為了輕鬆享受賽車的樂趣，初期比賽圈數設定為2圈。當然，也可藉由提升對手車的等級與圈數，來增加挑戰性。

3 計時賽

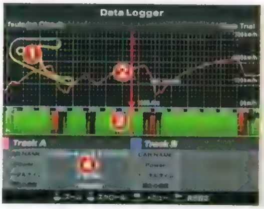
所謂計時賽，就是只有自己一輛車在賽道行駛，嚴格計算時間的一種模式。基本上，此模式不會發生輪胎與燃料的耗減，玩家可自由選擇何時要結束遊戲。另外，進入第2圈以後，最佳單圈紀錄的幽靈車便會出現。由於可按上方向鈕來切換幽靈車的顯示；如果覺得礙事，就關掉它吧。



對於還不熟悉的賽道，最初可選擇B-SPEC來行駛。待第2圈以後幽靈車出現，再跟著其蹤跡跑就好了。

■利用資料庫來分析行駛資訊

計時賽結束後，只要選擇資料庫，便可找出行駛速度，及踩放油門、煞車等資訊。如果有已儲存的最佳紀錄，還能進行兩次行駛的各項資訊比較。可藉此觀察出單是播放畫面所無法分析的情報。



❶賽道情報…黃線是速度情報所顯示的範圍，紅點則代表自車的位置
❷速度情報…顯示行駛時的速度狀態
❸油門、煞車情報…綠色代表油門的開度，而紅色則代表踩煞車的狀態
❹車種情報…顯示車種名、最高馬力、單圈時間，及速度情報所顯示的速度狀態

4 2人對戰

2人對戰模式就是使用一台PS2與螢幕來進行雙人對戰。上畫面為1P、下畫面為2P。其中除了儀表板變更為簡易顯示外，視點切換等功能與其他模式完全相同。此外，如要變更圈數、輪胎磨損、快車讓圈、慢車性能增強等相關設定，必須重新進入選項中調整。



即使切換為駕駛艙視點，後視鏡也無法顯示對手位置。若想阻擋對手超車時，就直接看其畫面吧。

5 LAN多人競賽

利用LAN網路線來連接複數台的PS2，最多可讓6人同時參賽的多人對戰模式。若玩家未滿6人，其中一個畫面將做為現場轉播用。除此之外，也可使用較一般畫面大3～6倍的多重螢幕來進行競賽。詳細設定方式請參考『GT4』官方網站（http://www.gran-turismo.com/）



多人競賽時，每位玩家均可使用全畫面進行對戰。



情報顯示也與單人競賽相同，視點切換等亦都一樣。



6 A-SPEC解說

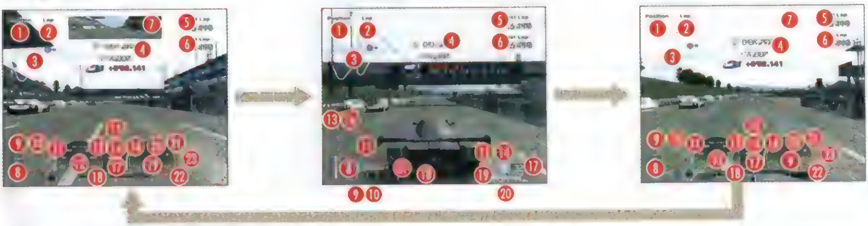
所謂的A-SPEC，就是與過去的系列作相同，由玩家親自來駕駛參賽的模式。選擇A-SPEC的話，代表對手車與自車性能差的A-SPEC積點將以單獨記點的方式來顯示。只要贏得比賽，就能獲得A-SPEC模式積點。



A-SPEC積點在比賽開始前便已顯示。只要贏得該比賽，便可獲得對應的積點。

■A-SPEC中，畫面的觀看方式（可利用SELECT鈕切換視點）

車手視點A　　後方視點　　車手視點B



❶排名……顯示目前的排名。

❷圈數／總圈數……顯示所參加競賽的圈數／總圈數。

❸賽道圖……紅點表示玩家目前所在位置，藍點表示對手車的位置。

❹目前紀錄……顯示通過每一計測點所費的時間。下行所顯示的紅色數字是與第一名的時間差，藍色則是和自己下一名的時間差。

❺單圈最佳行走時間……顯示該次競賽中成績最佳那圈所花的時間。

❻最後一圈行走時間……顯示上一圈所花的時間。

❼後視鏡……顯示後方影像。

❽輪胎磨損度……以不同顏色來區分輪胎的磨損狀況。磨損嚴重度依序為綠→藍→黃→紅。

❾TCS、ASM指針……TCS、ASM（P.116）作用時，將會亮燈。

❿手煞車……使用手煞車時，將會亮燈。

⓫燃料表……顯示剩餘的燃料。

⓬速率表……顯示現在的車速。

⓭煞車指針……以視覺效果來顯示踩煞車的強度。

⓮目前檔位……顯示目前的檔位。

⓯建議檔位……顯示適合此彎道的檔位。在應減速的時機將會閃燈。

⓰油門指針……以視覺效果來顯示油門的開度。

⓱車速顯示……顯示目前的速度。

⓲橫向G力表……以視覺效果顯示車體左右方向的G力（重力）狀態。

⓳轉速表……顯示目前的引擎轉速。

⓴超轉警告燈……當引擎轉速上升到超轉時，將會開始閃燈。可視為進檔的警告。

㉑氮殘量計……顯示筒中所剩氧化亞氮的殘量。

㉒機油警示燈……引擎機油品質惡化時將會亮燈。

㉓增壓表……如使用車種附有渦輪時，將會顯示渦輪的過給狀態。

■關於A-SPEC積點的計算方式

A-SPEC積點是依對手車與自車性能的比較所計算出來的。當自車較對手車性能為低時，積點就高；相反的，當自車的性能較高時，積點便低。總之，是可以作為競賽難易度標準的參考值。

A-SPEC積點越高				A-SPEC積點越低
低	←	馬力	→	高
重	←	車重	→	輕
低	←	輪胎抓地力	→	高



A-SPEC積點最高為200點。但即使獲得高積點也沒有任何作用，就當成一項自我評分的標準吧。

7 B-SPEC解說

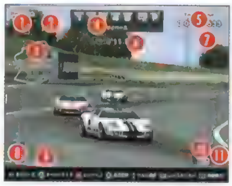
B-SPEC是本作新加入的要素；玩家負責監督及安排比賽過程，不需親自駕駛，只要對電腦控制的車手下達指令，便可進行競賽的一種模式。在B-SPEC之下，不只可以進行競賽，也可參與計時賽及自由行駛，幾乎所有模式均可選擇。



■B-SPEC中，畫面的觀看方式

在B-SPEC下，就如右邊照片所示，有兩種模式可供切換；與一般競賽畫面相近的實況畫面，及可讓競賽狀態一目了然的競賽監視器。使用R1便可在兩者間自由切替。此外，在競賽監視器畫面下時，還可利用L1＋左右方向鈕將比賽進行速度於標準～3倍之間進行調整。

實況畫面



競賽監視器



❶排名……顯示目前的排名。
❷圈數／總圈數……顯示所參加競賽的圈數／總圈數。
❸賽道圖……紅點表示玩家目前所在位置，藍點表示對手車的位置。
❹指令視窗……顯示對車手所下達的指令。
❺目前紀錄……顯示通過每一計測點所費的時間。下行所顯示的紅色數字是與第一名的時間差，藍色則是和自己下一名的時間差。
❻單圈最佳行走時間……顯示該次競賽中成績最佳那圈所花的時間。
❼最後一圈行走時間……顯示上一圈所花的時間。
❽輪胎磨損度……以不同顏色來區分輪胎的磨損狀況。磨損嚴重度依序為綠→藍→黃→紅。
❾燃料表……顯示剩餘的燃料。
❿速率表……顯示現在的車速。
⓫燃料警告燈……剩餘燃料不多時，將會亮燈。
⓬注目車顯示……顯示所注目的車輛。
⓭注目車種名……顯示所矚目的車種名稱。
⓮進行速度……顯示B-SPEC的進行速度。
⓯排名顯示……顯示全部參賽車輛的排名。
⓰時間差顯示……顯示與第1名的時間差。
⓱圈數／進維修站次數……顯示到目前為止跑過的圈數／進維修站次數
⓲最佳／計測點成績……顯示現階段的最佳成績與計測點成績。按⊗鈕可切換為賽道圖。
⓳排名與間隔……顯示各車的所在位置與相互距離（公尺）。

■以B-SPEC有效率的成長

B-SPEC的電腦車手操控技巧，可藉由各賽道與競賽，來增進右表所介紹的4項技能而持續成長。若要強化機械技能，就要多使用不同車種來參賽。而賽道技能則是要靠行駛多條賽道來成長。至於戰鬥技能，得靠參賽才能提高，光憑自由行駛是無法進步。無論何種技能，在首次接觸的賽道或車子時，成長值都是最大的。如果已經重複多次的話，效果就會停止。所以想要有效率的成長的話，就得經常地更換行駛賽道與車種。

關於B-SPEC積點

・綜合技能……關於整體的駕駛技能，顯示所有面向的駕駛能力。
・機械技能……代表對車子的適應能力。數值越高，表示越能夠順利駕駛各車種。
・賽道技能……代表對賽道熟悉度的數值。數值越高，代表對各種賽道的適應力越高。
・戰鬥技能……代表戰鬥的技術等級能力，和超車與阻擋的技巧有關。

Game System **03**

Gran Turismo模式

玩家自行購買車輛、進行改裝、參加比賽，藉著遊戲來體驗何謂車手人生的「GT模式」。在此，將介紹該模式的各項功能。

1 Gran Turismo模式的遊戲方式

在「GT模式」中，玩家決定好各項行動後，將會像現實生活一般地過日子。只是，在此模式裡，並不事先設定明確的目的或時間限制。而是在名為「GRAN TURISMO CITY」的這個世界，創造屬於自己的遊戲樂趣；此即為享受本模式的最佳方式。

■關於「GT模式」可進行的各項行動

購買車輛→Shopping

- 可在中古車城或新車代理商購買

※如果有過去「GT3」的儲存檔案，可在我的家執行遊戲檔案繼承功能。如此一來，遊戲初期的資金就能增加了。

- 可參加競賽獲得獎品車

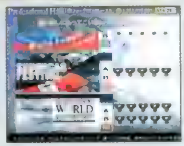
• 車種目錄（P.357～）
• 中古車列表（P.714～）
• 所有獎品車（P.747～）



享受比賽・駕駛的樂趣→Race & Driving

- 依照玩家所持有的執照，可參加各種競賽
- 各賽道→參加自由行駛或試車會

• 技術指南（P.20～）
• 任務競賽導覽（P.188～）
• GT4全競賽一覽（P.206～）



取得執照→License

- 前往執照中心，以考取執照為目標

※如果已有「GT4 序章」的儲存檔案，可在我的家執行檔案繼承功能，如此便可繼承過去已取得的國內B級與國內A級執照。

• 執照考試通關導覽（P.140～）



愛車賞玩→Other Enjoyments

- 在各代理商與改裝廠，進行愛車的改裝
- 在GT 保養廠中，可幫愛車進行維修保養
- 可在拍照旅行與重播劇院中，幫愛車拍照

• 改裝指南（P.60～）
• 調校指南（P.96～）
• 照相模式解說（P.130～）



會使日期前進的行動一覽（4月2日開始計算）

- 參加執照考試（前往教練場就會經過一天）
- 購買車輛
- 更換輪圈
- 更換尾翼
- 參加競賽或觀戰（必須前往行駛畫面）
- 在拍照旅行模式中前往攝影地點
- 參加各賽道舉辦的活動（自由行駛、試車會、駕駛拍照、家庭盃）

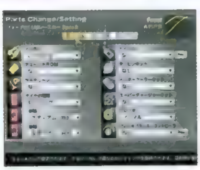
※家庭盃中一旦前往行駛畫面日期就會前進
※重播劇院的駕駛拍照模式將不會計算天數

- 參加任務競賽（從EXIT、FINISH的時點開始計算）

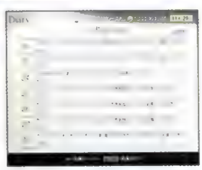
※Retry將不會計算天數

2 讓玩家充分享受車手人生之我的家

《我的家》處於本模式的舞台——「GRAN TURISMO CITY」之中心位置。在此，除了可以於車庫中觀看所擁有的愛車，以及欣賞照相模式中所拍攝的愛車照片之外，還可以在遊戲狀態裡確認達成率，並進行選項、資料之管理。以《我的家》為起點，請玩家找出更多有趣的獨特遊戲方式吧。



按下START鈕，可為搭乘中的車輛進行調校。



日記中，記載了「GT模式」裡的行動軌跡。

Shopping

在「GRAN TURISMO CITY」中，除了可於各國的新車代理商購車外，也可依年代區別，至中古車城購車。另外，代理商內的改裝廠與地圖上顯示的改裝廠，都有販售改裝所需的零件。基本上，凡是在地圖上標示車子記號之處，就是可進行購車的地點。而於各車廠中，即使不進行購車，也可閱覽車輛外觀及性能等各項資料。



如在代理商裡看到沒有標價的展示車種，就表示這是只能在競賽中取得的獎品車。



「熱門車」展示了年代較新的車種，而「經典名車」則擷取了刻畫各廠商歷史的名車。

Race & Driving

在「GRAN TURISMO CITY」中顯示大廳（Hall）記號之處，就是可以參加競賽的地點。競賽種類，除了等級上的區別外，尚有泥地、耐久大廳，及系列賽等各式各樣的模式。而代理商也會各自舉辦廠商活動，總計共有177種競賽。另外，選擇地圖中標示賽道的綠色看板，即可前往各賽車場，其中還有自由行駛、試車會、駕駛拍照、家庭盃等模式可供選擇。



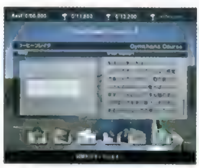
各系列賽是由1～15場不等的分站所組成。除了可逐站挑戰之外，也可完整參加一系列。



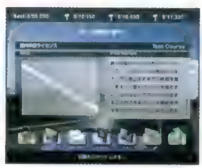
家庭盃是不限執照與車種，可輕鬆參加的一種競賽。對手車的等級也可由玩家自行調整。

License

在我的家旁邊的紅色錐筒標示，就是可對各項執照考試進行挑戰的教練場。在此，依技巧的區別，從國內B級到超級執照，共計有5大類教練講習。而各等級分別都有16項測驗，於限定時間內通過就算及格。此外，所有的測驗與等級，都必須依照順序來進行；前一項測驗或等級還沒通過的話，就無法接受下一階段的考試。而通過每一等級後，便會依成績頒贈考試及格的獎品車。



只有咖啡休息時間可隨時進行挑戰，且成績不影響執照取得與否。



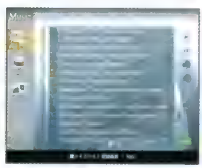
各項測驗皆對金盃、銀盃，及銅盃設定時間標準。不過只要能獲得銅盃，就表示及格了。

Other Enjoyments

除了購車、競賽及考照外，「GRAN TURISMO CITY」中，還有各式各樣可供賞玩愛車的設施。首先，在各代理商或改裝廠，都可依玩家的預算來進行愛車的改裝。而GT 保養廠則可進行洗車、更換機油等維修或尾翼、輪圈的調整。至於拍照旅行和重播劇院，亦為賞玩愛車的設計。音樂劇院則是可以像點唱機一樣播放遊戲中的音樂。



重播劇院除了可以播放錄下的影像之外，駕車拍照模式還可拍下行進中的畫面（請參照P.132）。



音樂劇院的資料庫裡，共收錄100首曲子。競賽中所使用的音樂，皆可在此欣賞。

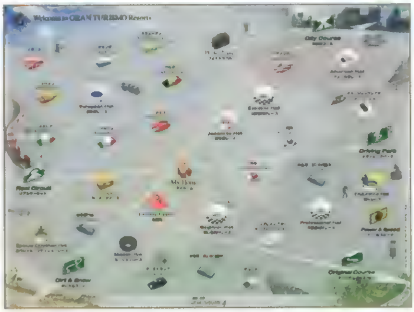
3 「GRAN TURISMO CITY」介紹

「GRAN TURISMO CITY」中，以我的家為中心，周圍有各種提供玩家賞玩愛車的設施。如前所述，有可供購車的代理商、可供競賽的大廳與賽道、可參加執照考試的教練場，及其他能享受遊戲樂趣的選項。在此，將完整介紹全36種類的設施。



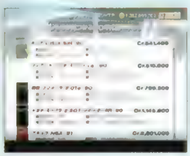
由於「GRAN TURISMO CITY」過於寬廣，一個畫面僅能顯示其中的部份。請玩家自行至各個角落探險吧！

「GRAN TURISMO CITY」全圖



Shopping

Used Car 90's A　中古車 90年代前半



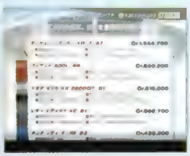
專門販售1990～1995年生產的中古車。商品以年代順序排列，越往列表下半，車種的年代就越新。

Used Car 90's B　中古車 90年代後半



在此可購入1996年以後所生產的中古車。除了標榜90年代外，也有2000年以後的車種；可找到比較新穎的商品。

Old Timer　舊車專門店



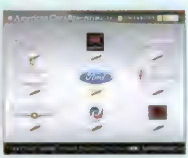
專門販售90年代以前生產的中古車。由於都是年份古老的車種，因此除了一部份經典車之外，售價都較為低廉。

Japanese Car　日本



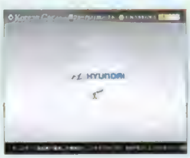
日本主要車廠一字排開。連專門販售特別車的廠商，也可在這裡找到。一共有12家，可進行購車及改裝活動。

American Car　美國



美國的19家代表車廠齊聚於此，在所有國家中是車廠數最多的。其中甚至還包括以體育用品聞名的Nike。

Korean Car　韓國



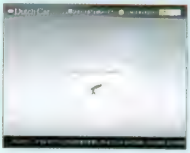
僅收錄韓國最知名的一家Hyundai。共有4款車種，其中2款可直接購買。

British Car 英國



僅次於美國的第二汽車生產國，擁有15大車廠。從歷史名車、輕型跑車到高級車，都可在此購足。

Dutch Car 荷蘭



荷蘭首屈一指的車廠，就是由Spyker兄弟於1900年創立的Spyker。在此可購入的車種，也只有一種。

Swedish Car 瑞典



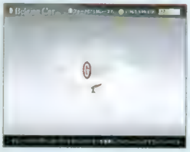
擁有在日本也深受喜愛的知名品牌Volvo。不過，能購入的車種只有S60 T 5 Sport一款而已。

Spanish Car 西班牙



由西班牙官方與Fiat攜手創立的品牌Seat，目前隸屬於Volkswagen旗下。在此能買到Ibiza Cupra這款車。

Belgian Car 比利時



由比利時賽車選手Tony Gillet所創立的品牌，在此可購入Vertigo Race Car這款道路跑車。

Italian Car 義大利



從義大利最大車廠，也是世界頂級車廠的Fiat，到充滿特色的其他各製造商，一應俱全；共有6大廠商可供選擇。

French Car 法國



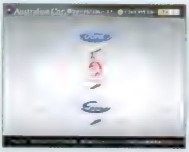
與義大利相同擁有6大車廠。每家都充滿法國車獨有的設計感，且多數皆為高性能的小型車。

German Car 德國



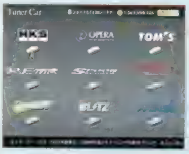
以樸質剛強而出名的6大車廠均齊聚於此。在Autobahn（無速限高速公路）上馳騁鍛鍊而出的高速安全性能，擁有許多世界一流的廠商。

Australian Car 澳洲



收錄於澳洲V8超級房車大賽中活躍的三家廠商：澳洲Ford、Holden、FPV。在此可買到性能一流的跑車。

Tuner Car 改裝廠



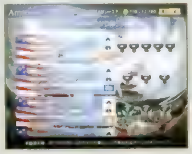
備齊了日本最具代表性的9大改裝廠。除了可進行車輛改裝之外，還可買到各廠牌的改裝零件。

Japanese Hall 日本車賽



提供專屬於日本車的競賽。有70、80、90年代別的車種競賽，及小型車盃與兩種錦標賽等共計6項選擇。

American Hall 美國車賽



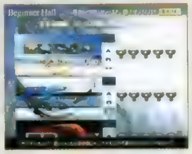
專門為美國車特有的超強馬力而準備的4項比賽。其中有一項需要國際B級執照，而其他只要國內A級即可，算是中級程度的競賽。

European Hall 歐洲車賽



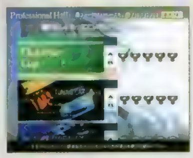
專供歐洲車（英國、荷蘭、瑞典、西班牙、比利時、義大利、法國、德國）參加，共有11項賽事。

Beginner Hall 入門競賽



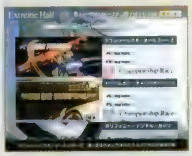
8項競賽當中，多為不需執照或只要國內B級即可參加。也有限定驅動方式、或限定輕型車、敞篷車專用等限定特殊車種的競賽。

Professional Hall 中級競賽



備有適合中級者的9項競賽。不過其中GRAN TURISMO世界冠軍盃必須先通過入門及中級競賽的其他賽事，才能參加。

Extreme Hall 上級競賽



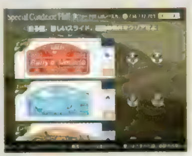
這裡的7項競賽，僅限持有國際A級與超級執照者參加。此外，也必須先通過中級競賽的所有賽事。

Endurance Hall 耐久大賽



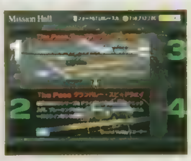
舉辦4～24小時長時間或300～1000公里長距離的這種超長耐久賽。不過，遊戲達成率沒到25％以上的話，就無法參加。

Special Condition Hall 特殊狀況競賽



以泥地或雪地等路面惡劣的舞台來進行賽事，共有11條賽道。其中又區分成（容易）、（普通）、（困難）三種難易度。

Mission Hall 任務競賽



在規定的圈數內獲勝，或在限定的時間內超車等，共有4種任務，計34項競賽。要參加此類，須備有國際B級以上的執照。

City Course 城市賽道



將東京、紐約、巴黎、香港等世界主要城市街道，封閉成賽車場的競賽，共計有12道舞台。

Real Circuit　實存賽車場



奔馳於世界各地真實存在的19條賽道上。其中，又以全長20公里的德國紐堡林最為有名。

Original Course　原創賽道



這裡有「GT」系列中玩家熟知的10大賽道。其中，以加州為舞台的船長岩，是在本作首次出現。

Driving Park　駕駛公園



除了備有可供測試改裝成果的測試賽道外，也有一些別於正式比賽的迷你場地與金卡納賽道，讓玩家可以輕鬆參與。

Power & Speed　馬力&速度



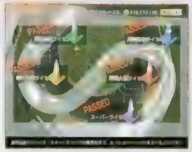
準備了測試400公尺直線加速及最高時速等與速度相關的賽道。其中，又以拉斯維加斯的直線道最具特色。

Dirt & Snow　泥地&雪地



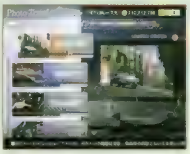
備有未鋪裝路面與雪地等，異於一般比賽道路的7條泥地賽道。其中，雪地賽道在「GT」系列中是首度登場。

License Center　執照中心



提供從國內B級到超級執照，共5種等級的執照考試。在這裡，不必擔心有車與否或上課費用等問題。

Photo Travel　拍照旅行



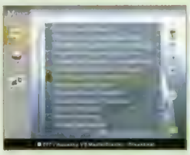
以世界各攝影地為背景，替愛車進行拍照的設施。共備有15處景點。只要是搭乘中的車輛，便可隨心所欲的進行攝影。

Replay Theater　重播劇院



在執照中心或競賽、自由行駛等模式中儲存的檔案，可以在此進行播放及閱覽。重播中，也可使用駕車拍照的功能。

Music Theater　音樂劇院



在此可收聽所有收錄於「GT4」裡的樂曲。全曲目中，甚至可以指定想在競賽或動態放映時播送的音樂。

GT auto　GT保養廠



這裡是專門進行愛車維修保養的地方。除了更換髒污的機油與洗車外，也能購入新品或中古輪圈、尾翼。

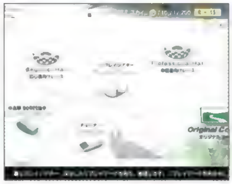
Game System **04**

重播劇院

根據精密計算的運鏡與圖像顯示技術，得以呈現出完美無瑕的重播影像。在此，將介紹重播劇院中的所有功能。

1 如何使用重播功能

「重播劇院」可以讓玩家在「街道模式」或「GT模式」中進行比賽後，將遊戲裡儲存的檔案畫面加以播放及觀賞。在此，單是觀賞影片的播放，便是一種很有趣的遊戲方式，除此之外，也可藉由後述所提的視點切換功能來鑑賞，或是P.132所介紹的駕駛拍照模式；都能讓玩家更積極主動地融入遊戲的樂趣。



「GT模式」中的重播劇院，與標題選單中的重播劇院選項，基本上是相同的。

■利用各種角度來掌握重播技巧

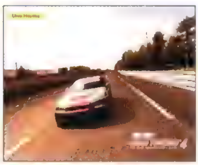
播放重播畫面時，按下◉鈕為變更播放模式，⊗鈕則可進行視點切換。播放模式共有右邊所介紹的3種。此外，針對駕駛者的視點，也可進行下列介紹的視點切換。

Normal Replay



儀表板與賽道地圖等資訊都不會顯示的重播畫面。

Dive Replay



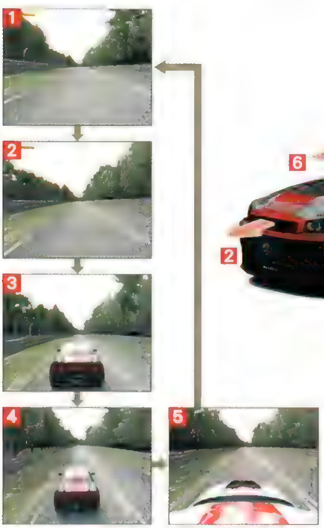
播放添加上特效及運鏡手法的畫面。

Display



在Normal Replay的畫面上加入各種資訊顯示的播放方式。

關於駕駛者的視點切換







按下R2鈕會變成6號畫面。按下L2鈕則會變成7號畫面；是能看到左右後方的一種視點。

播放Normal Replay或Display時，若按下R1鈕，就會依照左側1～5的順序來切換視點。此時，再按下L1鈕的話，就可切換到後方視點。在後方視點的狀態下，按下R1鈕也有5種視點可供切換。



按下L1鈕的話，就會變成後方視點，所播放的也就變成後方的景色了。

Game System 05 選項

「GT4」的選項中，有各種讓玩家可以更方便遊玩的設定項目。此一單元，就來針對各選項的類別及內容進行簡單的介紹。

1 一起來瞭解多彩豐富的選項吧

選項列表，就如同下方介紹的內容一般，主要區分為5大類。關於各項設定，即使依照初期狀態來遊戲，基本上也不會有什麼大問題。但如果能夠配合環境及自身需求來更動的話，應當能夠更加得心應手。就請各位玩家試著瞭解各項設定，並配合自己的環境來調整吧。



除了在標題選單之外，「GT模式」中我的家或競賽開始前，都可進行各種選項的設定。

■選項列表一覽

一般

競賽……設定標準使用的變速器與競賽時的顯示情報等。

重播……設定重播影片的播放方法與重播資料的參照位置。

畫面……設定畫面的縱橫比或調整位置。

畫質……設定亮度與對比度等，與畫質有關的項目。

聲音……設定各種BGM、效果音的音量與輸出方式等。

街道模式

街道……設定繞行圈數、輪胎磨損等街道模式的規則。

2人對戰……變更繞行圈數、輪胎磨損、慢車助力加速等設定。

LAN連線……修改LAN連線設定。

網路……調整網路的連線設定。

賽道登錄……選擇遊玩LAN多人對戰時，可利用的賽道。

照相模式

照相模式……設定動態播放的觀賞方法、照片關聯資料的參照位置以及保存時的畫質等

控制器

控制器……設定震動機能的ON（開）／OFF（關）。

按鈕設定1P、2P……改變類比控制器（DUALSHOCK 2）於競賽時的操作設定。

方向盤……變更GT FORCE的使用設定。

GT FORCE Pro按鈕設定1P、2P……改變GT FORCE Pro於競賽時的操作設定。

GT FORCE按鈕設定1P、2P……改變GT FORCE於競賽時的操作設定。

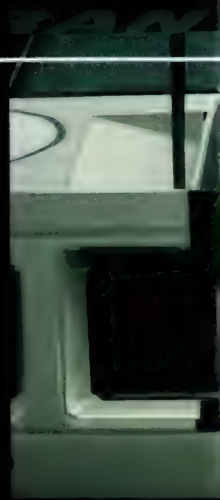
其他

其他……變更開場動畫的播放與自動展示影片的關聯設定。

GRAN TURISMO 4 Official Guidebook

Chapter 2

TECHNICAL GUIDE




FORD GT
GOODYEAR

Technical Guide **01**

方向盤操控技巧

在實際開車上路的時候，最重要的技術就是「方向盤操控技巧」。這裡我們將要解說方向盤在轉動的時候為什麼會影響到車輛行進方向的機械原理與理論。

關鍵字是「轉向力」

汽車在駕駛人轉動方向盤的時候會讓前輪改變角度，之後車輛就會沿著這個角度開始轉向。這裡最重要的關鍵就是「轉向力」；當前輪改變了轉動方向時，就會如fig01的圖示般在輪胎與接地面處出現「扭曲」，而輪胎會因為本身彈性的關係發出一股使輪胎回復原狀的力量。這股力量就是讓車輛能轉彎的力量，也就是轉向力。

把車輛轉向的原理用簡單的圖形表示就如fig2所示；在車輛行進時轉動方向盤的話，就會讓它的旋轉方向與底盤（車體）原本的前進方向之間出現角度差。這個角度差就叫做側滑角（Slip angle），而轉向力則會跟它一起出現。也就是說，側滑角的角度越大的話，輪胎出現的轉向力也會跟著變大。這能提高車輛的轉向性能。不過，如果只因為這個理由就加大車輛在過彎時前輪的轉動角度的話，那就大錯特錯了。如果不配合彎道的大小與車速來給予適當的轉動角度的話，就會發生轉向不足（請參考P.28）的現象，而方向盤本身也會因為輪胎給予的反作用力而會變得越來越重，不是說想轉多少角度就能轉多少角度的。

那麼，該怎麼操控方向盤才能讓車輛跑得快一點呢？這裡有兩個比較大的重點：一個是要慢慢地轉到定位，另一個則是不能轉得太多或太少。從這點來看的話，使用方向盤控制器時的動作會比使用一般的控制器來得自然。

fig1_在過彎時輪胎接地面的變化

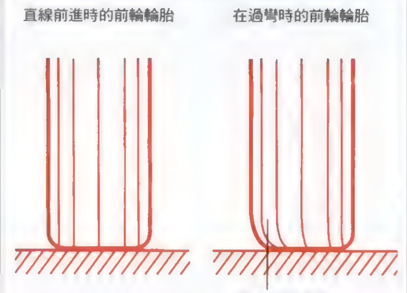


fig2_轉向力的結構



One Point 要讓方向盤轉動的角度為最小

現在就要來教各位該怎麼轉方向盤才能讓車輛跑得快一點。其實做法很簡單，就是要盡可能不去轉它。例如，在使用GT FORCE Pro的時候只要有「最多只能左右轉90度，平時儘可能不轉它」的想法就可以了。



如果沒有特殊情況的話，在使用GT FORCE Pro的時候就算不必把方向盤打滿也一樣能轉彎。

One Point 叫做「Sewing」的方向盤轉法

在轉動方向盤的技巧裡有種叫做「Sewing」的招數，這是一種利用連續的小角度轉動來操縱方向盤的技巧這種技巧雖然有著能讓車身在過彎時較為安定的好處，但也有行進路線不穩定的缺點在



Technical Guide 02

油門操縱技巧

雖說只要踩下油門就能讓車輛加速，但這裡要講的不是那種簡單的「油門操縱」。油門這東西並不是只為了加速而存在的，它有更重要的用途。

踩下油門應會把荷重移動到後輪

應該已經有很多讀者體驗過這一點了，如果在過彎的時候隨便踏下油門的話就會讓車輛轉不了彎。這種初學者很容易犯的錯誤是因為像fig01所示的那樣，車輛在踏下油門的時候荷重會往後方移動，讓前輪承受的荷重暫時變小，因此無法得到足夠的轉向力。像這樣車輪承受的荷重會移動的現象就叫做荷重移動（請參考P.27）。

從以上的觀點來看，駕駛人在使用油門時除了可以讓車輛加速之外，也能讓車輛的荷重往後輪移動。不過，就像前面所講的那樣，在車輛的重量集中在後輪的時候是無法順利地轉向的（fig02），所以說在進入彎道的時候應該要放鬆，或是讓腳完全離開油門。然後在離開彎道的時候要以不影響車體穩定性的前提下儘早開始加速。如果沒有失控的危險，那一口氣踏下油門全力加速也無妨。不管怎樣，最重要的是油門這東西得看輪胎的抓地力大小來進行操作。

fig01_在加速時車輛荷重的分布圖

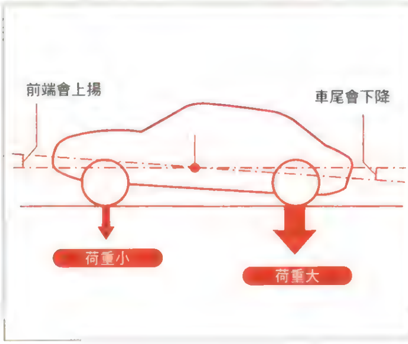
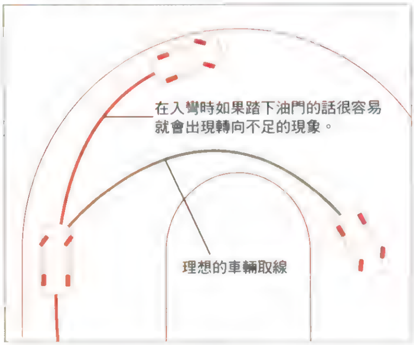


fig02_踩下油門因而造成轉向不足的現象





由於車輛在加速的時候荷重都集中到後輪去了，所以轉向性能會變低。



在車輛入彎的時候一定要放鬆油門，或是讓腳離開油門完全停止加速才行。

One Point 「半踩油門」的必要性

在某些彎道裡如果讓車輛保持在油門全開的狀態下就會轉不過去，但完全停止加速的話又會使車速降低得太厲害。如果遇到了這種場合的話，就可以使用一種叫做「半踩油門」的技巧。不管是讓油門維持在50％或70％都好，反正就是要讓油門處在既不是全開也不是全關的狀態。可以使用部分油門這個技巧的地方有很多，除了行走在較滑的地面上之外，在開著大馬力後輪驅動車甩尾的時候也一定會用到。不管是真實的車輛還是「GT4」，能否適當地使用這個半踩油門的技巧將會是加快速度的關鍵。



這個技巧主要是用在處理3～4檔的中速彎。找出最適當的油門開度是相當重要的工作。



在雪地或是濕滑路面上如果不拿半踩油門的技巧出來用，就沒辦法順利地行駛。

Technical Guide **03**

煞車使用技巧

在駕駛車輛的技巧裡最為困難的應該就是「煞車技巧」了。雖然處於無法感受減速時出現負G力的遊戲世界裡，煞車的操縱將會變得比開真車還難，但還是希望各位能善加練習。

在使用煞車時會讓車輛的荷重集中到前輪

在需要讓車輛的速度降低時，我們會使用煞車。在踩下煞車減速的同時，就會發生如fig01所示的那種車輛荷重往前集中的情形。也就是說，在使用煞車的時候除了會讓車輛慢下來之外，還會發生荷重移動的狀況。

那麼，現在就來思考看看讓車輛的重量往前方移動會發生什麼事吧。當車輛的荷重都移到前輪去的時候，會因為受到比平常更大的壓力而更緊貼著地面。因此，此時前輪的抓地力將會被暫時性地提升。其實也正是輪胎能以最好的效率發揮轉向力的時候。如果能跟fig02裡畫的一樣，一邊煞車一邊轉彎的話，就能既快速又確實地讓車輛進入彎道。這種一面讓車輛的荷重往前移動一面轉向的技巧是基本中的基本，請各位一定要記得。

接下來是煞車的使用方法。基本上來講一般都會以「短時間強煞車」的方法來操縱。如果能在最短的時間裡完成減速的話，就能儘早開始進行下一個步驟，這樣才能使過彎變得更順暢。不過這也不是說只要把煞車踩到底就好。如果煞車減速的動作太過激烈的話，反而會讓車輛的行動失去控制。因此駕駛者在使用煞車的時候一定要懂得判斷彎道的狀況；如果只需要些許減速的話就輕踩煞車，如果需要大幅減速的話才重踩煞車。

另外，使用煞車的方法將會影響到車輛的行進路線與反應的變化。這個我們將會在P.31裡進行詳細的解說，希望能做為各位的參考。

fig01_減速時車輛荷重的分布

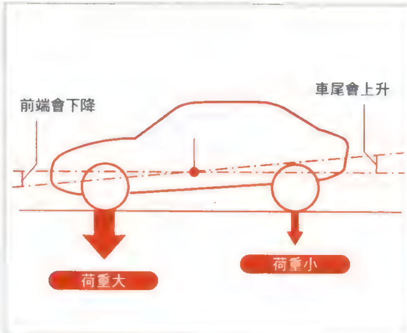
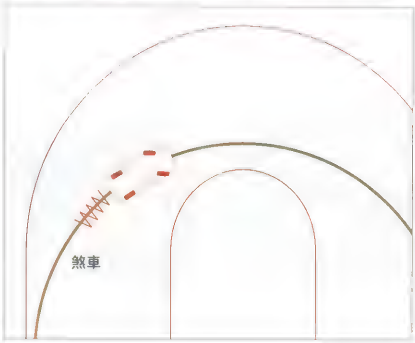
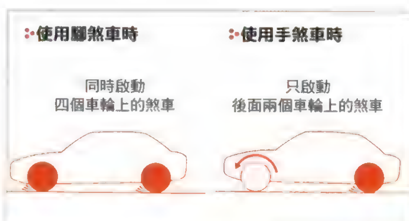


fig02_要讓車輛的荷重集中在前輪時入彎



One Point 腳煞車與手煞車

在本遊戲裡除了普通煞車之外還準備了手煞車。普通煞車指的就是在真車上面的腳煞車，手煞車則是要用手拉煞車桿或是用特製的煞車踏板來煞車的煞車系統。此兩者間的最大差異，就是前者利用油壓系統同時使用四個車輪的煞車，後者則是利用鋼纜等機械方式直接控制後輪的煞車。雖然在一般駕駛的時候手煞車只會在停車的時候使用，但在本遊戲或是運動駕駛裡的手煞車卻可以拿來用作引發車尾滑動的道具。



Technical Guide **04**

使用排檔的技巧

換檔的技巧在使用手排的時候一定會用到。這裡我們將會以淺顯易懂的方式來講解使用排檔的技巧。這是在想讓車輛跑得更快時不可或缺的重要條件。

能否有效使用引擎最佳出力範圍將會是重點

在乘坐可以變速的腳踏車時，如果能從後齒輪較大的檔位開始起步的話就可減少腿的負擔，等速度提高了之後再換到較小的齒輪去才能提高車速。汽車也是一樣，在起步的時候會用到齒輪較大的1檔，等速度夠了之後才往2檔、3檔換上去。這種換檔的動作如果是車輛自己進行的話就是AT（自動排檔），如果需要駕駛者親自進行的話就是MT（手動排檔）。雖然說使用AT來駕駛車輛會比較輕鬆，但卻無法有效地讓引擎轉速保持在最佳出力範圍裡，至於MT就沒有這個問題。

引擎的最佳出力範圍（Power Band）是指該引擎能以最好的效率來發出功率的轉速區域。請參考右下角的那張圖。引擎會發出拿來做功的馬力，還有用來推動曲軸旋轉的扭力。這兩種力量都會隨著引擎轉速的提高而不斷地上升，但過了某個特定轉速之後就會開始下降。這張圖上的最佳出力範圍大約是在4000～5000轉左右。雖然車輛在AT狀態的時候會以車速來決定使用的檔位，但在MT狀態的時候就能讓駕駛人積極地使用最佳出力範圍。

MT（手動排檔）



這是能讓駕駛人按照自己的需求來更換檔位的模式。可在需要扭力的時候故意降檔，讓引擎維持著高轉速的狀態。

AT（自動排檔）



這是讓行車電腦按照車速自動決定檔位的模式。雖然用AT開車很輕鬆，但卻無法照自己的需求來升降檔為其缺點。



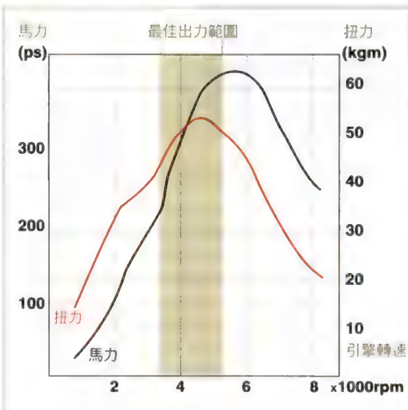
如果在換檔指示燈亮起來的時候換檔，那大概都能讓引擎轉速保持在最佳出力範圍裡。

如果換檔換得太早的話就會讓引擎的轉速降過頭，脫離了最佳出力範圍。

One Point 引擎扭力與出力的關係

讓車輛得以行駛的動力是來自於引擎內部活塞與曲軸在運轉時所發出來的力量（引擎的內部構造請參考P.68）。這種轉動的力量就稱為扭力，單位是「kgm」。在一根1公尺長的桿件上施加1kg的旋轉力就是1kgm的扭力。當引擎在4400rpm的時候若能發出36.0kgm的最大扭力，就標記為36.0kgm／4400rpm。接下來解釋引擎出力；它是以單位時間內所做的功，也就是「ps」（馬力）來表示的。能在1秒鐘內將75kg的物體提高1m所需要的功率就是1ps。引擎的最大馬力標記法跟扭力一樣，以右圖來看的話就是280ps／6800rpm。

引擎輸出曲線圖的範例



Technical Guide **05**

車輛駕駛的基礎

從這裡開始我們將要介紹那些在進行運動駕駛時不可或缺的駕駛技術及技巧。這些概念都是基本中的基本，它們不只是能在遊戲裡用，就算實際開車出門也一樣可行。

1 要思考輪胎的抓地力

輪胎在與地面接觸的時候會產生摩擦，此時所發出的摩擦力就是輪胎抓地力的來源。就像越軟的東西摩擦係數越高那樣，輪胎的材質越軟或是與地面接觸的面積越廣，抓地力就會變大。這裡要注意的是從輪胎的正面來看抓地力分成了縱向與橫向兩種不同形式（見fig01）；當輪胎在加速與減速的時候會用到縱向的抓地力，轉彎的時候則會使用橫向的抓地力。輪胎的總抓地力是固定的，縱向與橫向的抓地力將會以它為上限自動地互相保持平衡。

那麼，現在就來研究看看失去抓地力的原因吧。如表1所示，如果把輪胎的總抓地力視為100的話，那在讓輪胎全力加速的時候就會把這100點全部分到縱向抓地力那邊去，橫向抓地力變為0。此時如果讓輪胎受到一股橫方向的力量的話就會使它開始滑動。當縱向與橫向抓地力總合超過100的時候，輪胎就會開始滑行。

也就是說，在駕駛車輛的時候，一定要隨時知道自己現在使用的輪胎抓地力大小與方向，並使它們的總合不要超過100。但是，如果想跑出更快成績的話就必須讓輪胎抓地力的使用量總合隨時維持在剛好100%的狀態下才行，這點請一定要記住。



如果在駕駛車輛時能意識到縱向與橫向抓地力平衡的話，就能讓成績持續進步。

fig01_輪胎的抓地力與其意義

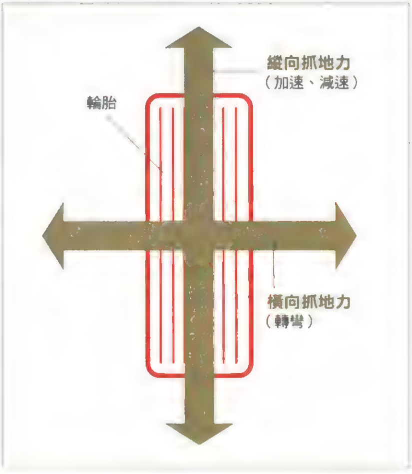


表1．輪胎的縱橫向抓地力之間的關係

※若將輪胎的總抓地力視為100

縱	橫
100	0
70	30
30	70
0	100

如果把輪胎的最大抓地力視為100的話，那在需要使用的抓地力總合超過100的時候輪胎就會開始滑動。不過，若說只超過一點點的話那車輛還不會失去控制。最重要的是不能超過輪胎的極限太多。

One Point 為什麼FF與4WD車會有著很強的轉向不足傾向？

如前所述，輪胎有著縱向與橫向兩種不同的抓地力，它們的總合就是輪胎全體的抓地力。不過，FF與4WD車種的前輪必須同時進行驅動與轉向的工作，所以會固定消耗掉一部分的抓地力用來做為推動車輛前進的牽引力。所以說如果把輪胎的抓地力視作100的話，只要牽引力一出現就會讓橫向抓地力能使用到的部分永遠無法到達100；想讓它變大的話，那橫向抓地力能分到的量就會變少。這就是為什麼FF與4WD車先天會有轉向不足傾向的緣故，這也是這兩種車輛最大的弱點。



FF車種的前輪必須同時處理兩種工作，所以其負擔可以說是相當的大。



4WD車種因為本身的重量就很重，且後輪也有驅動的功能，所以前輪的負擔會比FF車種更大。

2 荷重分配控制（荷重移動）

當車輛處於靜止狀態的時候，它的重量會平均地分布在四個車輪上。不過，就像P.23與P.24裡提到的那樣，車輛在加速的時候荷重會往後移動，減速時會往前移動（見fig02）。當荷重往某個方向移動時，另一側就會變輕，這有時會造成車輛轉向不足與轉向過度（P.28）的問題。在進行高速駕駛的時候一定要時常注意車輛的荷重到底集中在哪裡，並視情況進行荷重移動的動作，也就是說要做好車輪荷重的管理。對於初學者來說這點是應該要注意的部份。

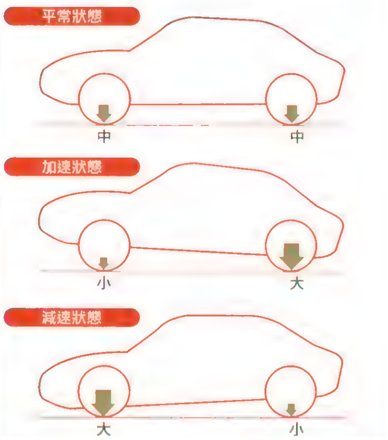


在靜止狀態時車輛的重量會均勻分布在四個車輪上，這時的重心幾乎位在車體的正中央。



在加速狀態下車輛的荷重會往後輪移動，前輪承受的壓力將會變小。換句話說，重心會往後退。

fig02_加減速時荷重的分配方式



3 過彎時車輪荷重的變化

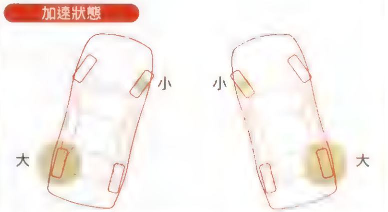
接下來要介紹的是車輛在過彎時重量分布的位置是如何變化的。請參考fig03，在車輛減速時左右轉彎的話，在向右轉的時候重量會往左前輪移動，向左轉的話就會往右前輪移動。亦即，在減速的時候轉彎的話，位於彎道外側位置的前輪其負擔將會變得相當大。

如果是在加速時左右轉彎的話，那情況就會與減速時相反，在右轉的時候重量會往左後輪集中；左轉時則會往右後輪集中。這時負擔變大的將會是彎道外側位置的後輪。不管在哪種情況下，如果讓負擔最大的那個車輪發生滑動的話，就會立刻讓車輛的行進方向發生變化，這點千萬要注意。

fig03_過彎時的輪胎接地面變化



在減速時轉彎負擔最大的會是彎道外側的前輪，負擔最小的是彎道內側的後輪。



因為此時車輛的荷重會集中在後面，所以說負擔最大的是彎道外側的後輪。



在一面減速一面過彎時，彎道外側的前輪將會因車身重量集中的關係而使其負擔變得相當大。



在加速轉彎時車重也會往彎道外側的方向移動。此時負擔最大的將會是位在彎道外側的後輪。

4 轉向不足與轉向過度

■這是在過彎時出現的兩種現象

首先請各位看一下fig04。當車輛在過彎時偶爾會出現車輛實際行進路線與駕駛人所預想發生差異的情況。其中最常發生的應該就是車輛行進的路線比想像中還要來得外面，這就是轉向不足。通常在入彎的時候超速了就會發生這種現象。在車輛出現了轉向不足的情形時，不管再怎麼轉方向盤輪胎都無法跟正常時一樣照轉動的角度供給相對應的轉向力。

另外一種情況則是車輛行進的路線會比想像中還來得裡面，看起來就像是往彎內捲進去的樣子，這就叫做轉向過度。車輛會發生轉向過度的原因通常是在過彎時故意讓車尾滑動，普通車在設定時如果沒有特別去往轉向過度的方向調整的話，是不會輕易出現的。

如果想要改善，或是克服轉向不足／轉向過度的問題的話，就要知道車輛在減速入彎及出彎加速時可能會發生的問題（見fig05）。當然，改變駕駛習慣是能改善這些情況，但如果想靠車輛校調來解決的話就必須針對入彎或是出彎的車輛狀況來調整才行。像要改善入彎狀況的話就得處理前方的懸吊系統，出彎的話則是要調整後方的懸吊系統。基本上來說，轉向不足的情況易發於中、高速彎道，轉向過度的問題則是很容易在低速彎裡出現。如果在低速彎裡卻出現轉向不足的話，那八成是駕駛者的問題。

fig04_轉向不足與轉向過度

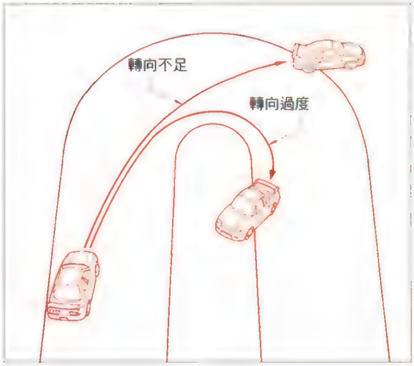
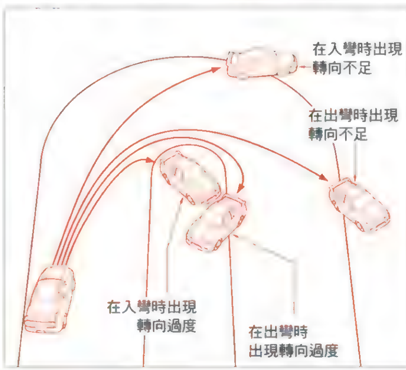


fig05_如果在入彎與出彎加速時發生轉向不足或轉向過度



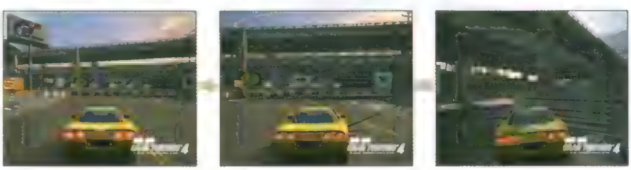
轉向不足

在進入彎道時常會發生轉向不足的問題。這時不管再怎麼轉方向盤車輛都會往彎道外側移動，不能順利地轉向



轉向過度

轉向過度的現象常會發生在駕駛後輪驅動車出彎的時候。如果是馬力較低的普通車輛基本上是不會出現這個問題的。

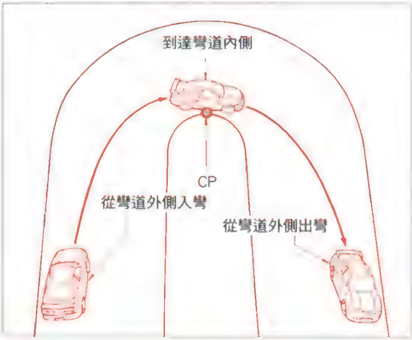


5 理想的過彎方式

■外－內－外

為了要在最短的時間內通過彎道，駕駛者要讓車輛儘可能地沿著最大R（半徑）值的路徑前進，這樣就能讓車輛得到最快的轉彎速度。基於這個理論而產生的過彎技術，就是名為外－內－外的技巧。如fig06所示的那樣，車輛在通過髮夾彎的時候先從外側進入，然後通過內側的彎道切點（以下簡稱CP），接著回到彎道外側去，如此一來就能以最大的R值通過彎道。用最大的R值通過彎道也意味著駕駛者轉動方向盤的角度將會是最小的。不過，並非所有彎道都適合使用這種外－內－外技巧。在P.54頁裡將會提到在複合型彎道裡車手該如何取線的方法。

fig06_外－內－外的行進路線





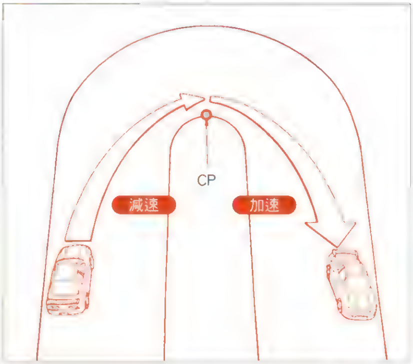
過彎時的樣子

使用外－內－外的取線將能提高車輛的過彎速度。也就是說，只要些許轉動方向盤就能通過彎道。

■慢進快出

這個名為「慢進快出（Slow in fast out）」的方法注重的並不是車輛的行進路線，而是出彎時的速度。簡單來說就是要讓車輛用極低的速度入彎，充分的減速之後慢慢地進入。之後要用最快的速度完成轉向，並讓車輛在出彎時能儘可能地全力加速。出彎時開始加速的時機雖然會依彎道的形狀以及車輛的校調方式不同而有所差異，但大抵都是在通過CP之後。另外，入彎時的煞車可以持續到接近CP為止。雖然說在教練場裡學的都是「要先在直線路段上充分減速之後再進入彎道」，但一面煞車一面轉向的話會讓車輛因荷重往前移動的關係而使轉向性能變強，這樣反而比較有利。請記得在CP前要用的是煞車，CP後則是油門，這樣就可以了。

fig07_使用慢進快出跑法的樣子





過彎時的樣子

到CP之前要先好好地減速，在通過CP之後則要儘早開始加速。在彎道裡的轉向動作要乾淨俐落，最重要的是不要讓車輛用慣性前進。

Technical Guide

6 最重要的是如何將各個動作連接起來

■初學者與老手的差別到底為何

現在要對各種操作車輛的內容與方法，以及比賽時取線的基本對策做解說。為了使車輛能快速地前進，駕駛者除了要小心地進行各項操作之外，更重要的是能把所有動作連接起來。初學者與老手，以及跑得快與跑不快的人之間最明顯的差異，用一句話來解釋就是「是否能達成沒有多餘的動作下進行有效率的操作」。以下將針對兩種極端的例子來做說明，希望各位能好好看一下這兩種處理過程到底有什麼不同。



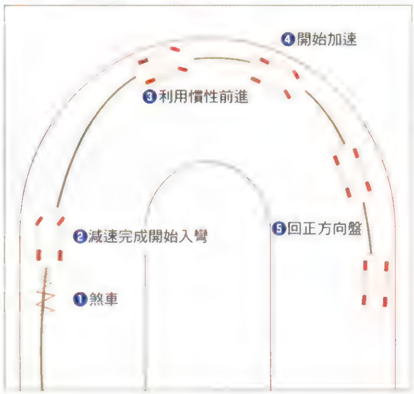
在處理彎道的過程裡，老手跟初學者有著很大的不同，就是這點不同造成了兩種相反的結果

失敗的過彎方式

初學者最容易犯的錯誤，就是像fig08這樣子的過彎方式。從它的順序來看，首先是❶的煞車時機太晚。如此一來的話，等速度降到可以入彎的程度再轉進去就無法通過CP了。然後，像❸這樣放開油門讓車輛用慣性前進會拉長車輛行進的距離，浪費許多寶貴的時間。此外還會自然地像❹這樣延後踩油門加速的時機，到了出彎可以全力加速的地點速度還是拉不起來。如果一直這樣下去的話不管再怎麼做成績都還是不會變好。

以上就是不能把各種操作方法順暢地連貫起來的極端範例。簡單來說就是要避免分開進行煞車與轉向的動作，而是要在煞車的時候同時轉向並降檔，儘可能同時進行各種車輛的操作以避免無謂的動作，這是想跑得有效率的最大重點。

fig08_失敗的過彎取線與流程

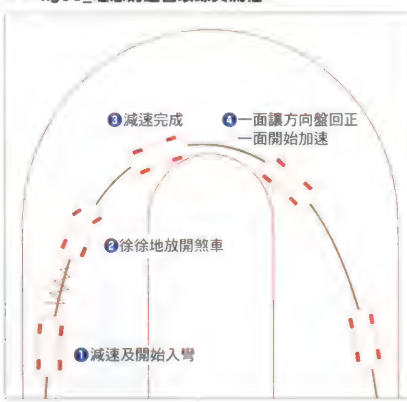


理想的過彎方式

請看右邊這張fig09，這是理想的過彎流程。與失敗的過彎方式之間有許多不同點，從❶踩煞車的地方開始。在❶的位置除了開始煞車之外，還加上轉動方向盤開始入彎的動作，這是很大的重點。之後在❷慢慢放開煞車，並加大方向盤轉動角度。到了❸這個地點時減速動作就已經完成了，此時的重點是要立刻開始往CP靠過去。如果入彎時機太慢就會讓車輛行進路線往外偏。所以說❶～❷的過程是相當重要的。從❹開始就要一面放開方向盤讓車身回正，一面慢慢踩下油門加速出彎。與失敗的例子兩相對照，就能看出這裡不但連結得相當漂亮，同時也沒有多餘的動作。

當然，這個例子並不能算是萬靈丹，只是拿來做為示範的教材而已。關鍵在於，駕駛者是否能用有效率的操作方法來駕駛。

fig06_理想的過彎取線與流程

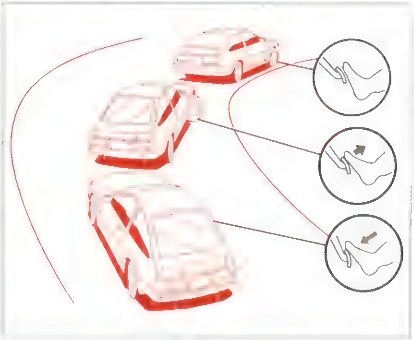


7 在進入彎道時使用煞車的方式

由強～漸漸變弱

之前在P.30裡曾經提過，車輛在入彎的時候煞車是非常重要的事。現在就來看看像右邊的fig10，在接近彎道入口處先用力地煞車，然後在轉動方向盤的時候漸漸放鬆的做法吧。首先，在入彎之前先讓車輛在直線前進的狀態下利用輪胎的所有縱向抓地力減速，這樣就能在短時間裡讓車速大幅下降。但如果這時直接放開煞車並開始入彎的話，就會使車輛的重心往後移動因而造成轉向不足的問題，所以要慢慢地放開煞車，一面確保輪胎的橫向抓地力一面讓車輛進入彎道。如果還是不能讓車輛順利轉向的話，那應該就是進入彎道的速度太快了。減速動作一定要在到達CP之前完成，絕對不能貪快讓車輛在入彎的時候超速。

fig10_在進入彎道時慢慢放開煞車的樣子



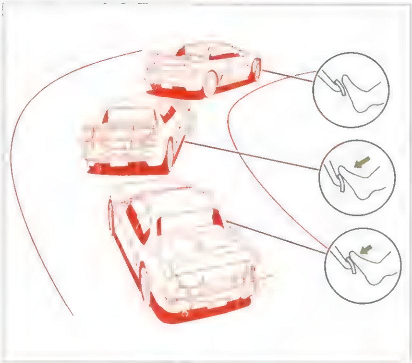


用慢慢放開煞車的方法讓輪胎的抓地力由縱向100%轉變為橫向100%。方向盤也要慢慢轉才行

由弱～漸漸變強

雖然說煞車的用法基本上是「強～漸漸變弱」，但其實在車輛入彎的時候也是有慢慢加重煞車力道的做法存在。雖然在真正開車的時候是不會像這樣用煞車的，但在遊戲裡有時候拿這種方法來減速的效果反而會比較好。它的過程跟「強～漸漸變弱」的做法相反，只要車輛在接近彎道入口的時候慢慢地加重力道踩煞車就可以了。雖然這麼做確實是會讓車輛在沒有經過充分減速的狀態下超速進入彎道，但對原本後輪承受的重量就很大的MR車與RR車來講，它們在用力踏下煞車的時候能夠很快地改變車頭的方向，所以不會有什麼大問題。反過來說，如果是引擎裝在車輛前面的FF與4WD車種的話，這麼做反而會讓車輛出現轉向不足的問題，還是乖乖地用「強～漸漸變弱」的方式來踩煞車比較好。

fig11_在進入彎道時慢慢重踩煞車的樣子





用這種煞車方式的話，車輛在CP點附近的動作會相當不穩定，對於想要追求安定成績的人來說其實並不好用。其實這也只是個拿來玩的技巧而已。

8 緣石的使用方法

■緣石是什麼東西？

緣石是偶爾會出現在道路兩旁的一種用水泥鋪設的部分。因為它是用紅白相間的條紋來上色的，所以也被人稱做「斑馬區」(Zebra zone)。那麼，為什麼要特地在路旁鋪上這東西呢？其實它是用來讓駕駛者在轉彎的時候能夠辨識路面的寬度，也就是拿來做記號用的。所以說在彎道的內側與出入口的外側都能看到緣石的存在。雖然當初這東西只是拿來做記號，但不知從什麼時候開始卻被人拿來積極地使用在攻略場地的目的上。



路邊有著紅白條紋的地方就是緣石。基本上來說這東西只會用在彎道上，直線路段是不會出現的。

使用緣石的優點及缺點

「使用緣石」這件事指的就是讓車輛行進時的取線通過緣石。採取這種方法所能取得的好處可說是意外的大。首先是使用了緣石就能從更外側的位置入彎，也能把CP放在更內側的位置，這讓駕駛者可以進行比較大膽的取線。而且緣石的摩擦力也比路面來得大。舉例來說，像在通過右彎時讓車輪跨上彎道內側的緣石，就會發現右輪好像帶了煞車一樣，這能讓車輛變得更容易轉向。所以說會有很多人把CP放在緣石上並不是沒有道理的。如果能好好利用它的話，就能讓跑出來的成績變得更好。

不過這種做法也不是沒有缺點。像是後輪承受較大重量的MR與RR車種，在沒有牽引力的作用下讓輪胎壓上緣石的時候後輪有可能會突然失去抓地力造成失控。只要能避免這一點的話，緣石將會變成一位強力的夥伴。

優點

在車輪壓上緣石的時候會變得比較容易轉向。對於在中、高速彎道裡容易出現轉向不足的車輛來說，應該要積極地去利用彎道內側的緣石。



缺點

MR車於油門全關的狀況下壓上低速彎的緣石很可能會出現轉向過度的情況，如果能帶點油門的話就可降低危險。



能讓車輪壓上去的緣石跟不能壓的緣石

雖然說只要拿緣石來用就能輕鬆地過彎，但這並不是說每個地方的緣石都是能讓車輛安全地壓上去的。只要實際上路跑跑就會知道了，雖然通過高度比較低的緣石並不會對車輛造成太大的影響，但車輛在遇到高度比較高的緣石時就會在車輪壓上去的時候開始彈跳，並對車身的前進方向造成很大的影響。特別是那些懸吊系統調得很硬的改裝車與賽車很容易就會因此失去控制，要特別注意。雖說如此，還是有辦法可以解決這個問題的。大致上說來，會出現嚴重彈跳現象的通常都是把懸吊系統弄得很硬的車輛，只要把它調軟一點就能改善這種情況了。但如果遇到的是高度很高的緣石的話，那不管做什麼都沒用，還是不要壓上去會比較好。

可以壓上去的緣石

在大部分的場合裡的緣石幾乎都是平坦的，頂多上面只會有點傾斜。如果只有這種程度的話，那車輛不管再怎麼壓都不會失去控制。



不能壓上去的緣石

對那些高度比較高的緣石要特別注意。如果遇到不得已的情況得硬壓上去的話，就請注意別讓輪胎壓得太裡面，一定要把車輛彈跳的幅度抑制到最小。



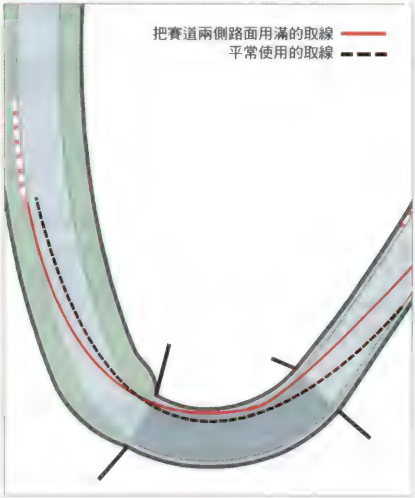
9 有效利用賽道寬度的方法

■想要跑得更快時會用到的技巧

之前曾在P.29解說過，效率最好的過彎取線是外－內－外。另外，我們也將會於P.53裡提到S型彎裡的行進路線要儘可能地接近彎道的內外側路面，以最接近直線的取線通過。如果用這種取線的話，那車輛在過彎時一定會用上賽道左右兩側的所有寬度。這裡將會以賽道的寬度究竟能用到什麼程度為重點向各位進行介紹。

fig12是山岳考驗賽車場的第4彎道放大圖。黑色的線是平常使用的過彎取線，紅色的線則是用滿賽道兩側空間的取線。此兩者之間的最大差異是車輛往彎道內側靠近的程度。其實在這個彎道裡，緣石的外面還有一些空間可用，所以才能做出這麼大膽的取線。這種十分接近彎道內側的過彎取線會比正常的取線來得和緩，這將能提高車輛通過彎道時的速度。是一種能應用在各個場地裡的技巧，可以在各位有興趣的地方拿來試試看。

fig12_以不同方式決定的過彎取線



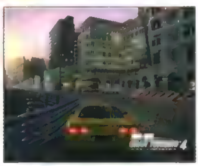
■過彎時把賽道兩側空間用滿會較好的地方

EX-1 山岳考驗賽車場 第4彎道



這是前述的範例，不過此處的內側緣石稍微高了點，在跨越時得慎重　這條路線即使是馬力較低的車輛也一樣能用。

EX-2 香港 90度彎



因為香港賽道裡各90度彎的內側都有相當大的空間，所以可用積極一點的跑法。不過要注意別因為搶快而失去控制了。

EX-3 西雅圖賽車場 第4彎道



有些地方會像這個彎道一樣，在出口外側有一些可用空間在。如果在過彎的時候能把這些空間拿來一起利用的話就很棒了。

EX-4 深邃森林賽道 第4彎道



有些地方會像這裡一樣，在彎道內側有著很寬廣的空間在。只不過從這裡切過去的話在重播畫面裡不太美觀就是了。

One Point 在彎道出口處不要讓車輪壓到沙礫路面

如果在過彎時把賽道寬度用到滿的話，那車輛一定會有一小部分超出賽道。這時要注意的是在彎道出口處偏離行進路線的問題。當車輛在離開彎道時，車輛的重心會集中在彎道外側的後輪上，此時如果讓這顆輪胎跑到沙礫路面上去的話，就會讓它無法得到足夠的抓地力來支持這些重量因而開始滑動，甚至造成失控。特別是在中、高速彎道上常常會發生這種情況，所以說當車輛在彎道出口處偏離行進路線的話，這時還是乖乖地讓車速降低會比較好。這點在開那些車輛重心位於後方的MR、RR車時更要特別留意。



在中、高速彎道裡是很不容易觀察到出口取線的，這時如果隨便讓車輛向外跑便會相當危險。



如果在彎道出口處讓外側輪胎壓上沙礫路面，很容易就會讓整輛車失去控制。

Technical Guide **06**

抓地跑法與甩尾跑法

這裡我們將要對等級較高的駕駛技術與技巧進行解說。雖然說這些駕駛技巧的難度比較高，但它們全都是從最基本的駕駛理論裡所衍生出來的，請好好地記在腦中。

是不是讓輪胎抓著地面來跑

抓地跑法與甩尾跑法之間的差別，就只是抓地跑法不會讓輪胎發生滑動，車輛的一切行動能力都來自於輪胎的抓地力。一般賽車所使用的基本上都是抓地跑法。

甩尾跑法則與這種做法相反，它是故意讓輪胎滑動，使車體一面橫向滑行一面通過彎道的技巧。對於在非封閉賽道裡比賽的拉力賽車來說，用抓地跑法讓車輛沿著競賽取線來跑的話會產生相當大的風險，所以它們用的都是甩尾跑法。

抓地跑法



在鋪裝道路上進行的比賽基本上都是採這種跑法。這是要儘可能讓車輪不產生滑動，確實利用摩擦力讓車輛向前行進的跑法。

甩尾跑法



故意讓車輪滑動，使車輛能豪邁過彎的跑法。雖然這種跑法主要是在拉力比賽裡使用，但在某些場合裡也會用在鋪裝道路上。

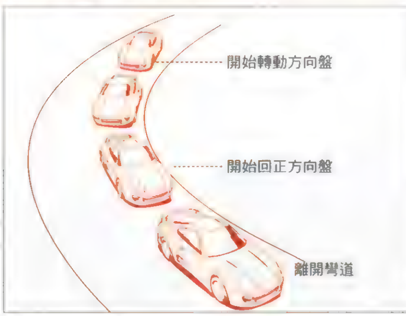
各自的優點與缺點

抓地跑法

抓地跑法（見fig01）的優點簡單來說，就是不必做些多餘的動作所以速度很快。因為車輛的輪胎總是緊咬著地面，所以除了出彎加速順暢之外，在彎道裡的速度表現也一樣好。

反過來說，它的缺點就是在遇到急彎的時候必須讓車輛大幅度地減速，而在抓地力低的地面上比賽時也是一樣。如果用比較快的速度入彎的話就會發生轉向不足的問題，使車輛在彎道裡的取線亂掉。所以說出彎的速度變慢將會讓成績無法進步。雖然說這種跑法是有缺點在，但初學者在練習時還是應該以這種跑法為主才對。

fig01_抓地跑法的解說

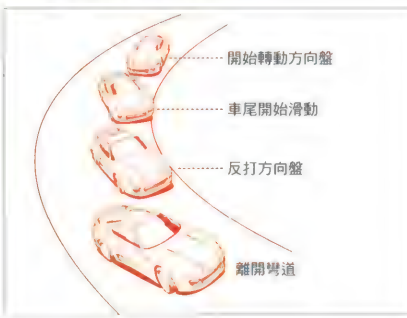


甩尾跑法

跟抓地跑法相反，甩尾跑法（見fig02）的優點是在抓地力不高的地面上過彎時能保持一定的速度。這種跑法的理念是出自於「因為路面的抓地力低，所以引擎發出的動力沒辦法順利地轉換為牽引力，那過彎時就用滑的，讓車輛能在盡量不損失速度的狀況下通過彎道」這種想法。另外，就算是摩擦力較高的鋪裝路面，在急彎裡使用用甩尾跑法還是能得到比使用抓地跑法還要好的表現。

甩尾跑法的缺點，就是在右頁裡談到的那個「當甩尾的角度越大時，速度就會損失得越快」的問題。雖然在摩擦係數μ比較低的沙礫路面上情況還好，但在柏油路面上這個情形就會變得相當明顯。

fig02_甩尾跑法的解說



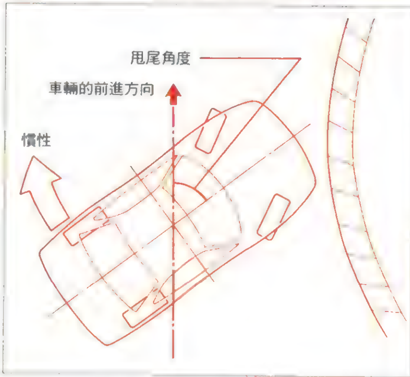
甩尾跑法的原理與操作

■甩尾跑法的理論是？

這種叫做甩尾的駕駛方式，是一種可以用比遇到急彎時須進行大幅減速的抓地跑法還快的過彎手段。此一跑法的最大優點，就是能在車輛剛入彎時就把車頭對正出口方向，增加駕駛者通過彎道出口時的車速。

車輛在甩尾時的動作就如fig04所示。駕駛者要在車輛接近彎道入口時故意讓車尾滑動並開始入彎，然後用油門與方向盤來調節車頭的角度並直接通過CP，最後離開彎道。車輛在滑行狀態時實際前進的路線與車頭間的角度差被稱做甩尾角度（請參考fig03），這個角度越大就就代表車輛往橫方向偏移得越厲害，車速也會降得越快。所以說理想的甩尾角度一定會很小。另外，在反打方向盤的時候也請儘可能地減少轉動的角度。

fig03_車輛的前進方向與甩尾角度



看圖就能輕易瞭解，方向盤的反打量越少就代表車輛的甩尾角度越小，也就是說，在最好的狀況下是不必反打方向盤的。



先故意多轉一點方向盤誘發車尾的滑動。



車尾開始滑動。如果是沙礫路面的話應該就能簡單地開始滑行。

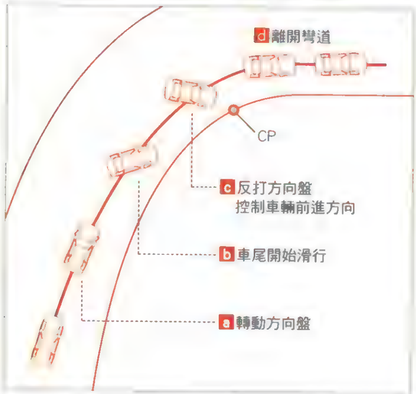


用方向盤的反打量與控制油門大小的方式調整車頭的角度。



讓車輛回復抓地力準備出彎。這就是一般使用甩尾跑法的過程

fig04_甩尾跑法的操作與車輛動作的反應



One Point 甩尾跟失控打轉只有一線之隔

雖然說甩尾跑法在砂礫路面上是很容易做出來的動作（應該是說只要車輛一過彎就會自動開始甩尾），但在柏油路上就必須用些特別的手段來使車尾開始滑行。也就是說駕駛者要故意引發車輛出現轉向過度的現象，這種情況就跟「失控打轉」剛開始的狀態一樣。如果不立刻把方向盤轉回來的話就會進入失控狀態，車輛也會立刻陷入打轉。簡單來說，如果不用反打方向盤的方式讓車輛停留在失控前一刻的狀況的話，就沒辦法好好地利用甩尾來過彎。



換句話說，甩尾其實就是一面抑制車輛打轉一面向前滑行的跑法，所以並不是一種容易的技巧。



如果方向盤反打太慢，車輛就會像上面那張插圖一樣開始打轉。成功與否真的只有一線之隔

Technical Guide **07**

砂礫路面的駕駛

砂礫路面與舖裝路面不同，其摩擦力相當低。在上面開車的時候得要用特別的技巧來處理。這裡我們將對在砂礫路面上駕駛時會用到的駕駛技巧進行解說。

1 與柏油路面之間的不同處

砂礫路面與柏油路面之間最大的不同，就在於路面的摩擦係數。因為砂礫路面的摩擦力比較低，所以輪胎的抓地力就會變差，駕駛者在上面開車的時候必須先對駕駛技巧下一番功夫才行。由於在砂礫路面上開車時車輛對方向盤的反應會變慢，所以必須儘可能地提早進行操作。另外，砂礫路面的狀況一般來講會比柏油路面顛簸得多，所以也得慎重地進行駕駛，不能在改變方向時讓車輛失去控制。



在路面上有泥土與沙子，很容易打滑。



路面較為平坦，抓地力也較強。

2 在砂礫路面上的加速與減速

在加速時應該要注意到的，就是車輛突然出現轉向不足與轉向過度的情況。特別是FR、MR與RR這些後輪驅動車（以下簡稱RWD）會突然出現強烈的轉向過度，前輪驅動車（以下簡稱FWD）則很容易有轉向不足的問題。在操作油門時必須注意到時機與油門開度的大小。另外，如果是為了減速而使用煞車的話，就要儘可能地以走直線的方式來減速。因為煞車的距離會變長，所以要趁早開始減速。



讓RWD車維持在油門全開的狀況時要特別注意。



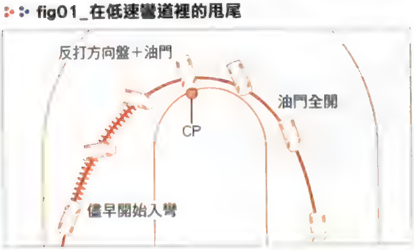
請儘可能地走直線路徑的方式使用煞車。

3 在砂礫路面上的過彎

低速彎道

在低速彎道裡可以使用將於P.58介紹的煞車甩尾技巧。在過彎時踩著油門讓車輛往彎道出口前進，要在CP附近讓車身幾乎完全打橫。能不能做出這種大膽的操作將會是重要的關鍵。雖然說在入彎處覺得很難讓車頭改變方向時可以拿手煞車硬上，但這種做法有一定的風險在，乖乖地只用腳煞車與操作方向盤的方式來改變車頭的方向會比較安全。

fig01_在低速彎道裡的甩尾



中、高速彎道

在速度比較高的彎道裡，要用的應該是甩尾角度較小的甩尾。也就是儘可能地減少車輪的側滑，讓它能於過彎時一直保持在可輸出牽引力的狀態。雖然說只要轉動方向盤就能讓車輛開始甩尾，但在遇到需要先進行減速才能入彎的狀況時，就請參考fig02來使用煞車甩尾的方法吧。

fig02_在中高速彎道裡的甩尾



4 跳躍點

■這是車輛在跳躍時要注意的重點！

因為砂礫路面的路況會比柏油路面要來得顛簸，所以在某些場地裡會出現起伏相當劇烈的區域。如果只是幾個連續的小凹坑還好，問題是遇到了大坑洞時車輛可能會騰空。在車輛進行跳躍動作的時候，輪胎離開地面之前所進行的操作將會大幅地影響到車輛落地時的安定性。看看那些處理跳躍的駕駛理論，最重要的是要沿著直線的路徑來跳。如果朝斜前方飛出去的話，那車輛騰空時的動作將會變得不穩定，等重新回到地面後就得費一番功夫來修正。雖說如此，就算是讓車輛沿著直線路徑來跳躍，也常會因為某些原因而導致其動作變得不穩定。如果想把這種不穩定的狀況壓抑到最小，那在車輛騰空前的一瞬間放開油門，減少飛行距離的做法是相當有效的。

不過，車輛在跳躍後會遇到的最大問題應該還是回到地面後想要修正前進方向的這一點。雖說只能在車輛著地的時候靠方向盤來修正方向，但車輛在著地的瞬間（見fig03-a）操作方向盤的話，反而會因為車輛對方向盤的動作反應變得太過靈敏而擾亂了原有的穩定性。如果要避開這個問題的話，就得等車輛在著地之後避震器收縮完成開始伸張的時候（fig03-b）再操作方向盤。



雖然理想狀態是要在油門全開的狀況下讓車輛跳起來，但這會因為取線與車輛本身的問題而影響著地時動作的穩定性。一定要特別注意。

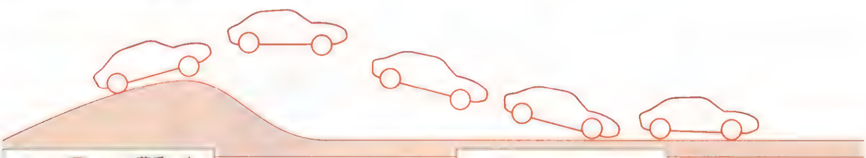


如果在輪胎離地之前放開油門的話，荷重就會往前移動，讓車輛在跳躍時變得比較穩定。如果想跳得安全一點的話就請用這個方式。



放開油門也能縮短車輛的跳躍距離，讓跳躍動作變得比較安全。為了要在比賽的時候減少失誤的發生，偶爾也是要放鬆油門。

fig03_車輛在跳躍時的狀態與著地時的操作





a
車輛的荷重在著地的一瞬間會移到前面，此時轉動方向盤是一件很危險的事。



b
在著地後先等避震器重新伸長再轉動方向盤的話，就會變得比較安全。

One Point 如果遇到了連續出現的跳躍點該怎麼辦？

雖然說在『GT3』裡面沒有幾個會讓車輛跳得很厲害的地方，但在『GT4』裡的主教岩 小徑裡就有幾個起伏相當激烈的跳躍點。如果用比較快的速度通過像這樣子會讓車輛連續跳躍的地方，就會因為在車輛處於不穩定的狀況下進行後續幾次的跳躍而完全失去控制。若想要安全通過這種區域的話，就必須在跳躍前放開油門，讓車輛用比較慢的速度著地。雖然這種做法從外表來看是相當消極，但卻可以讓成績變得較為安定，整體來看確實是能讓車輛跑得快一些。

用全油門來衝的話得冒一些風險



用比較高的速度進入連續跳躍點的話，就很容易讓車輛的動作失去穩定。

把車速放慢便能安全地通過



降低車輛在跳躍時的速度可以減少不必要的危險。這樣就能跑出更穩定的成績。

Technical Guide

Technical Guide **08**

潮濕路面的駕駛

在『GT4』裡的潮濕路面並沒有像真正的潮濕路面那樣難開，只需要比在乾燥路面上更精細一點的操作就能解決了。現在我們就對車輛在潮濕路面上駕駛的重點進行解說。

1 與乾燥路面之間的差異

乾燥與潮濕路面的相異點就在於路上是不是有水。雖然說兩者的差異只有那麼一點點，但潮濕路面上的水將會在輪胎與地面之間造出一道水膜，使輪胎的抓地力大幅下降。除了車輛開起來會變得滑滑的之外，方向盤的反應也會變得比較遲鈍；這就是使駕駛難度變高的最大原因。從某種角度上來看，溼地路面會比沙礫路面來得更滑，所以能否以精細的駕駛方式提早做出對應將會是最大的重點。



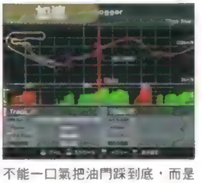
乾燥路面其抓地力當然較高，在上面開車十分輕鬆。



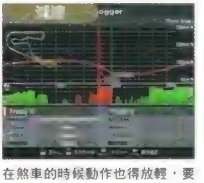
潮濕路面會變得非常滑，在上面開車要十分小心。

2 在潮濕路面上的加速與減速

因為潮濕路面比沙礫路面還要來得滑，所以在加、減速時必須更加小心。絕對不能一口氣把油門踩到底，而應該以慢慢踩下去的方式讓輪胎抓地力不會超過負荷。如果不這麼做的話，4WD車還算好，RWD車一定就會開始失控打轉。在煞車時也得一樣慎重。雖然說裝了ABS的車輛其輪胎是不會因此而鎖死，但急減速卻是使車輛動作變得不安定之主因，一定要注意。



不能一口氣把油門踩到底，而是要慢慢地踩。



在煞車的時候動作也得放輕，要比平時更早開始踩煞車。

3 在潮濕路面上過彎

在潮濕路面上駕駛最困難的應該就是過彎了。因為路面變得很滑，所以沒辦法好好去做荷重移動。駕駛者能否在這種情況下引出輪胎最大限度的抓地力將會是關鍵。話雖如此，拿在低μ路面上使用的甩尾過彎技巧來處理這種狀況應該也會是個不錯的方法。在P.58裡解說的「煞車甩尾」與「慣性甩尾」等高級技巧，即使是在潮濕路面上也能成為利器。

如果以過彎速度來區分的話，在低速彎道裡駕駛者一定要確實地做到減速與轉向入彎；也就是說重點在於把荷重確實移到前輪。如果能讓車頭順利轉向的話，之後只要小心操作油門，讓車輛把輪胎打滑的情況降到最少加速出彎即可。

在中、高速彎道裡的重點則是利用油門來控制車速，使車輛不會出現轉向不足的情況。在必須減速的中速彎道裡，可以用放鬆油門或是煞車來進行荷重移動，讓車輛在輕微甩尾的狀況下過彎。

低速彎道



不發生轉向不足的情況下，確實把荷重移動到前輪之後入彎。接著要在輪胎不打滑的狀況下加速出彎。

中、高速彎道



讓輪胎在抓得住地面的狀態下過彎是基本要求。雖然說甩尾也可行，但如果失敗的話就會讓車輛衝出賽道，這點一定要注意。

Technical Guide **09**

雪地與冰面上的駕駛

雪地與冰面為『GT4』裡新增的路況；是比潮濕路面還要滑的地面，在上面開車是相當困難之事，要注意的重點也很多。

1 雪地與冰面的特徵

雪地與冰面是路上有雪與結凍的柏油路面，兩者的狀況雖然可以說是完全不同，但卻都有著比潮濕路面還要滑的共通點。此兩者在摩擦力的高低上有著微妙的差異；輪胎在冰面上的抓地力會比雪地來得好一點。在「霞慕尼」賽道裡兩種路面將會同時登場，場地的攻略法將會因車輛所處的路面條件不同而有變化，請各位一定要先把握好這兩種路面之間的差異。



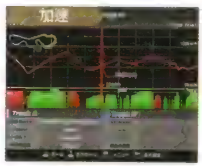
雪地狀態下的路面雖然不是很硬，但卻相當的滑。



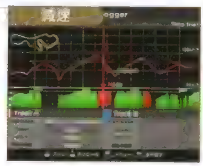
因為是雪融後結凍的路面，比雪地的摩擦力來得高。

2 在雪地與冰面上的加速與減速

因為此兩種路面是『GT4』登場的路況裡最滑的，所以開車時加速與減速都得比在潮濕路面上還要小心。特別是在加速的時候踩油門得注意不能讓輪胎打滑，這是最大的重點。油門操縱技巧好壞將會對成績造成相當大的影響。煞車則是要在減速時確實踩下，仔細地做好荷重移動；控制踩踏板的力道會是關鍵。



要在輪胎不打滑的狀況下確實把牽引力傳出去。



因為路面很滑，所以使用煞車的時機一定要提早。

3 在雪地與冰面上的過彎方式

基本上來說，在這兩種路面上的過彎方式都是由沙礫路面延伸來的。車輛在彎道裡一定得用甩尾才能順利前進。對於速度較低的急彎則要以煞車甩尾（P.58）來入彎，接著再踩著油門維持側滑的狀態出彎。不過，決定車輛在出彎時油門的大小是最困難之處。尤其是在此路面條件下會產生強烈轉向過度傾向的RWD車，駕駛者必須輕巧地踩油門才行。雖說車輛馬力越大，油門操作會越難，但對於那種使用大型渦輪的車輛而言，讓引擎轉速落在最佳出力範圍之外，也就是故意降低轉速其實也是個相當有效的辦法。

在中、高速彎道裡的處理方式也大致相同，但荷重移動與入彎時機要比低速彎來得更早。此外，與沙礫路面類似，一定要好好分辨出車輛是不是真的需要側滑才能過彎。請儘可能讓車輪在抓住地面的狀況下前進；能否讓牽引力傳達到輪胎將會是最大的關鍵。

低速彎道

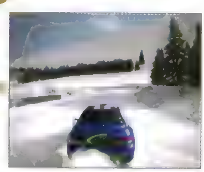




用煞車與方向盤來改變車輛的方向，用油門來維持車輛的側滑狀態並出彎。與入彎比起來出彎要難多了

中、高速彎道





使用甩尾時要儘可能使甩尾角度降到最小，一定要以維持牽引力為優先。此外也要找出能讓車速保持最快的路線來。

Technical Guide **10**

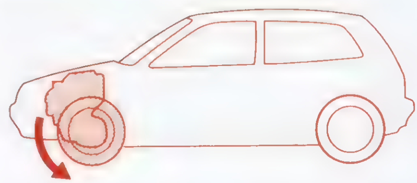
FF車的特徵與車輛特性

這裡要以車輛的驅動方式來進行分類，對不同驅動方式的特徵、車輛特性與基本駕駛方式進行解說。首先由不分國內外小客車最常採用的FF開始。

精簡的傳動系統是其最大的武器

FF是把引擎置於車體前方，並用前輪進行驅動的方式。使用這種方式將能使傳達驅動力的路徑變短，因而使傳動系統變得較為精簡，也能讓車內空間變得更為寬廣。這是此一驅動方式最大的優點。

話雖如此，FF把驅動系統的重量都集中在前方的做法會讓車頭變重，在過彎的時候常常會出現轉向不足的狀況，加速時也會因為驅動輪的荷重變小而使車輛無法得到很高的加速度等都是其缺點。



FF車的優點	FF車的缺點
●車內的空間相當寬廣	●先天有轉向不足的傾向
●直線行進相當穩定	●加速性能較差
●生產成本較低	●引擎室的震動容易傳到車內

代表性的FF車種

Toyota
／VITZ RS



Honda
／CIVIC TYPE R (EK)



MINI
／MINI ONE



Mazda
／DEMIO SPORT

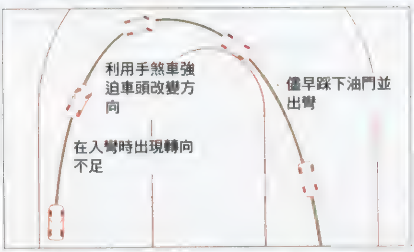


FF車的駕駛方式

就像一開始所說的，FF車因為車頭較重而容易出現轉向不足的問題，所以說在過彎時一定要先經過確實減速之後才能入彎。此外因為FF車很容易出現POWER UNDER（因踩下油門而造成的轉向不足），所以車輛在彎道裡的油門控制亦是需注意的地方。

FF車因為驅動輪的位置關係而不容易做出甩尾動作，以抓地跑法為主可說是必然的結果。不過，為了要彌補其先天加速性能較差的問題，駕駛者一定要讓車輛的迴轉半徑減小使車頭儘早轉向，或是在通過CP之後就要立刻開始加速等能延長踩油門時間的技巧。雖然這些都是不起眼的小地方，但卻是最適合FF車的駕駛方式。

fig01_使用手煞車過彎的範例

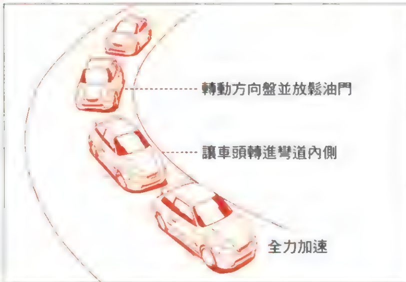


雖然在本文中沒有提及，但其實在低速急彎裡可以像圖裡所畫的利用手煞車來強迫車輛改變行進方向。

利用點放油門進行甩尾

如果能在開始駕駛FF車之前就先知道點放油門這個技巧的話會非常方便，只要使用這個技巧就能改善FF車在進入彎道時轉向不足的問題。fig02是點放油門技巧的解說圖，首先要讓車輛以稍高於正常的速度入彎，然後轉動方向盤並放鬆油門。這樣子做的話就會讓車頭往彎道的內側轉動，接著要重新踩下油門，開始讓車輛出彎。只要學會了以後，就能讓車輛在速度比較快的狀況下簡單且快速地改變方向，也能讓過彎變得乾淨俐落。

fig02_點放油門的順序



依速度分類的彎道攻略法

低速彎道

因為FF車的加速性能比其他驅動方式的車種要來得差，所以在低速彎道這種考驗車輛加速性能的地方，駕駛者就得採讓車頭能以最短時間在彎道前半段路程裡轉向的取線，並儘早踩下油門；也就是說把CP放在彎道的深處。不過，有時候LSD反而會變成妨礙車輛快速轉變方向的原因，此時就得把LSD的起始扭力給調小一點。



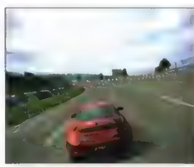
好好地進行荷重移動，在彎道前半段裡快速地轉變方向。



最好能在CP附近開始全力加速；請把CP置於彎道深處。

中、高速彎道

這裡最重要的就是控制油門的技巧，特別是在入彎的時候。此時如果讓油門全開的話會很容易出現轉向不足。駕駛者應該用點放油門的技巧，在轉向時順便輕輕放一點油門，讓車頭能順利地轉向彎道內側。只要入彎做得好，之後靠油門技巧就應該能控制車輛的過彎取線。若車輛到了彎道的出口處才發生轉向不足的問題，那就要半踩油門或延遲全力加速的時機。



如果不能讓車輛在油門全開的狀況下入彎，就要輕輕地放一下油門再轉。



要一面避免出現轉向不足，一面讓油門保持在最大限度下讓車輛加速。

One Point 在比較滑的地面上該怎麼辦？

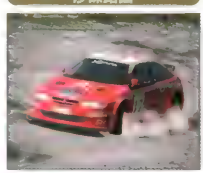
FF這種驅動方式通常被人稱做是適合新手的驅動方式。這是因為它很少發生轉向過度的問題，也不容易讓車輛失控打轉；即使是在低摩擦係數的路面上也一樣。不管是砂地路面或潮濕路面都幾乎不會因為突然出現轉向過度而讓車輛失控。但話說回來，雖然FF車種有著轉向不足的傾向，但也不會出現太強烈的轉向不足問題。換句話說，FF車種即使是開在比較滑的路面上也堪稱穩定。不過，其加速性較差的問題卻會因為路面抓地力差的關係而變得更加嚴重。在過彎時請儘可能不要讓車輛損失速度，這是讓成績提升的秘訣。

冰面與雪地



使用大馬力車種在油門全開的狀況下雖然會出現轉向不足，但卻不至於失控打轉。

沙礫路面



小心維持輪胎的抓地力是相當重要的，請不要讓車輛做出無謂的側滑。

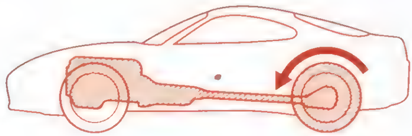
Technical Guide **11**

FR車的特徵與車輛特性

最近有許多車廠又生產了FR驅動方式的跑車，讓人有種重啟流行的感覺。現在我們將要介紹這個可說是跑車代名詞的FR驅動方式。

與其說是性能不如強調駕馭感

FR是把引擎放置於車體前方，並使用後輪來驅動車輛的方式。前輪只負責轉向，驅動的工作則交給後輪。這讓車輛的操控性變得相當好，過彎時的反應也很銳利。對重視車輛駕馭感大於性能的跑車來說，會選用這種驅動方式也不是沒有原因。不過，FR車在入彎時如果不好好去做荷重移動的話很容易會出現轉向不足，隨便使用油門也會打亂車輛行進時的穩定度，老實說開起來確實有點困難；只有技巧高到一定程度的人才能自在地駕馭。



FR車的優點

- 操控性優秀
- 構造比較簡單

FR車的缺點

- 車內空間狹小
- 要確實做出荷重移動才能順利駕駛

代表性的FR車種

Mazda
／RX-7 Type RS



Nissan
／SILVIA K's (S13 2000cc)



Toyota
／SUPRA RZ



TVR
／Tuscan Speed 6

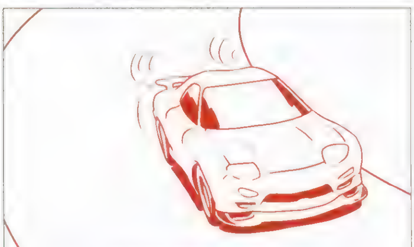


FR車的駕駛方式

一般來說，FR的驅動方式並不適合初學者使用。原因之前也提過，若不能確實做出荷重移動的話是無法讓FR車發揮速度的。反過來說，如果能把荷重移動做得很完美的話，那就能在FR車上自由自在地享受抓地與甩尾兩種不同的跑法。

另外，雖然FR車藉由荷重移動可以很容易地展開甩尾，但在甩尾時的控制技術要求卻比其他車種更難；駕駛者必須要能進行十分精細的油門控制才行。車輛在轉彎時靠的不只是方向盤，還要與油門做出完美配合才是最重要的關鍵。

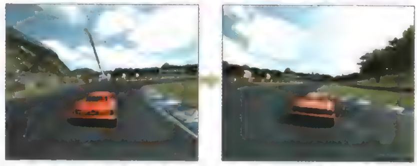
fig01_FR車基本的跑法



完全按照基本理論的抓地跑法即可

FR車[illegible]

FR的驅動方式有兩種特性，一是後輪的荷重較小，另一則是以後輪來進行驅動；這就是能夠輕鬆引發車尾打滑，並且可以不斷持續下去的原因。之前已經提到過幾種引發車尾打滑的方法，最適合FR車的應該屬動力甩尾（POWER SLIDE）方式；只要在後輪加些扭力使其超過輪胎抓地力的極限，就能輕鬆地引發甩尾。而且，一直踩著油門還能讓滑行不停地持續。當然，就這樣把油門踩到底不放也很容易導致車輛失控打轉，所以說能否使用正確的油門開度讓車輪保持適當的牽引力是相當重要的。



FR車擅長的動力甩尾，是同樣把引擎裝在後面的MR車與RR車學不來的　雖然就如同P.34所說，在柏油路上甩尾會損失速度所以並不是萬靈丹，但還是有把其學精的價值存在

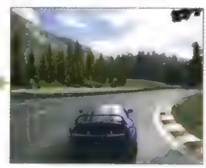
依速度分類的彎道攻略法

低速彎道

雖然說照理論以外－內－外路線來走是最理想的，但在使用大馬力車種出彎時若不好好控制油門的話就會出現轉向過度的情況，要特別注意。FR車在進入低速彎的時候不容易產生轉向不足的問題，如果真的遇到那就應該是超速了。當然，對低速彎來講出彎確實是較為重要。跟之前講過的一樣，這裡請好好控制油門。



先確實減速再入彎，這個基本動作對FR車來講一樣重要。



在出彎時一定要慎重踩油門，在路面較滑之處更要注意。

中・高速彎道

在中、高速彎道裡，很容易會在入彎時發生轉向不足的問題。為了要改善這種現象，駕駛者一定要用放鬆油門，或是輕踩煞車的駕駛方式來增加前輪的荷重。如果能讓車頭順利地往彎道內側轉過去的話，之後就能輕鬆地調整取線。請一定要小心入彎，避免發生失誤。此外，轉向不足的問題也可以用P.59的「左腳煞車」技巧來解決。



在入彎的時候很容易出現轉向不足，一定要好好地調整車速。



在車輛進入彎道內側後，就要小心別讓行進路線往外側偏。

One Point **在比較滑的地面上該怎麼辦？**

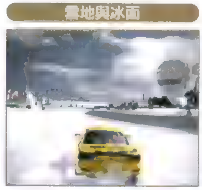
馬力較低的車種姑且不論，但在駕駛大馬力FR車時，遇到較滑的地面就會陷入困境。因為它在進入彎道時會有強烈的轉向不足傾向，出彎的油門操作一出問題就會失控。這裡最大的重點只有一個，那就是要慎重操縱油門。不過，技巧若高到一定程度後也可以反過來利用這種滑溜路面來積極進行甩尾（請儘可能使用較小的甩尾角度）。基本上來說，不管遇到什麼樣的彎道都會有轉向不足的傾向，在入彎時一定要好好地把荷重移動到前輪去才行。

沙礫路面



雖然說並沒有那麼困難，但操控動作卻仍舊相當繁複。

雪地與冰面



如果不好好控制油門的話，就會讓車輛在行進時失去穩定

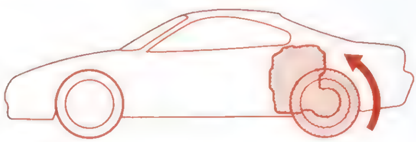
Technical Guide 12

MR車的特徵與車輛特性

MR是許多高性能跑車與方程式賽車採用的驅動方式。之所以能配合那些為了追求速度而生的車輛，而非一般車輛使用是有其明確原因的。

優秀的重量平衡為其最大優點

MR是把引擎放在車輛中央靠後面一點的地方，並使用後輪來驅動的方式。它的概念是把車輛最重的引擎與變速器放在車體的中央地帶，讓跑起來能更為穩定。這種由重量平衡所帶來的優越操控性是採用該驅動方式車種的最大特徵；駕駛時會給人一種十分銳利的操控感。不過，一但當輪胎失去抓地力時，車輛的動作將會變得十分難以控制，這也是它最大的缺點。



MR車的優點

- 良好的重量平衡
- 優秀的操控性

MR車的缺點

- 車內空間狹窄
- 車內噪音很大
- 容易發生轉向過度

代表性的MR車種

Toyota／MR-S V Edition



Lotus／Elise 111R



Renault／Lutecia Renault Sport V6 Phase 2



Honda／NSX Type R



MR車的駕駛方式

MR車有銳利的操控性，在彎道的表現也很優越。不過，當駕駛者做出了超越車輛極限的動作時，其反應就會變得難以掌控。因為MR車的後輪荷重較大，所以車輛在承受偏擺力矩時放鬆油門的話就會瞬間產生轉向過度的現象，並陷入車身打轉的窘境（見fig01）。不過，如果能反過來利用這種特性的話，就能輕鬆地使用甩尾也是事實。因為在過彎時減速就能誘發轉向過度，所以可以依駕駛者的意圖自由自在地引發車尾側滑。當然，車輛在甩尾狀態下操控是相當困難的，不過這也是一個用來磨練極限狀況下操縱技巧的好方法。

fig01_MR車十分容易出現轉向過度



MR車在直線前進時與其他車種並無任何不同。

過彎時引擎的重量將會影響到偏擺力矩的大小。

如果此時放鬆油門的話，就會因為引擎的慣性作用在車體上而出現轉向過度。

MR車擅長於慣性甩尾

與POWER SLIDE或故意拉手煞車引發車尾側滑的甩尾方式相比，最適合MR車使用的應該是讓車尾自然甩出去的慣性甩尾（比fig02更詳盡的說明請參閱P.58）。最大的理由就如左頁所述，因為車尾的荷重較大，故只要放鬆油門就能輕易地使車尾開始滑行。巧妙在彎道入口處轉動方向盤並放鬆油門，接著在車頭朝向彎道出口時踩下油門，最後則是要用方向盤與油門調整甩尾的角度；這樣就能做出十分漂亮的慣性甩尾，請各位一定要試試看。

fig02_慣性甩尾的過程



依速度分類的彎道攻略法

低速彎道

對得全力煞車從高速狀態減至低速的低速彎而言，MR車的處理重點與其他驅動形式的車輛不太一樣；那就是在進入彎道時不要踩住煞車。因為車尾荷重之故，若帶著煞車轉彎的話會讓車尾開始側滑並使輪胎出現不必要的磨損。請在直線道上好好地減速，接下來保持油門開度讓車輪帶著牽引力過彎。


重點是要在直線道就完成減速的動作。


踩著油門讓車輪帶著牽引力的狀況通過CP。

中・高速彎道

這裡的基本理論與低速彎幾乎一樣。因為車輛在需要減速的彎道入彎時車尾很容易滑動，所以要注意不能讓它滑過頭。假設出現轉向不足的狀況時，一面轉動方向盤一面放鬆油門的話反而會讓車輛轉向過度。請一定要在入彎前完成減速動作。不過，在出彎的時候就不必那麼緊張了。


在進入彎道之前要好好調整速度，避免車輛在入彎時超速。


只要能讓車頭順利地轉向內側，就能比其他驅動方式的車種還來得聽話。

One Point 在比較滑的地面上該怎麼辦？

MR車的後輪荷重要比其他驅動方式的車輛來得大，這在加速時是有優勢的。不過，在比較滑的地面上駕駛時只要一做出轉動方向盤減速的動作，車輛就會比平時更容易產生轉向過度（最糟的狀況會失控打轉）。所以說在減速時得比其他驅動方式的車輛更加小心。反過來說，如果能利用這種特性的話，就能在冒著危險的狀態下以慣性甩尾的方式來通過某些彎道。雖然說在路面比較滑的場地裡基本上是使用抓地跑法，但如果能積極地利用甩尾跑法來提高過彎速度的話反而能使成績變得更好。

沙礫路面


雖然容易甩尾，但也容易失控打轉。不能跟開4WD車一樣衝動。

雪地與冰面


只要放鬆油門就會開始甩尾，從某個角度來看其實還蠻輕鬆的。

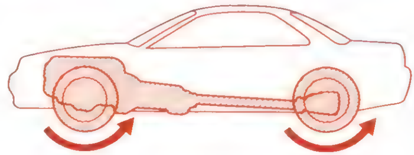
Technical Guide **13**

4WD車的特徵與車輛特性

與前幾年的盛況相比，4WD車最近有股退流行的感覺。雖然使用4WD設計的跑車越來越少了，但還是有很多製造商與設計師對4WD這種驅動方式有所堅持。

可說是最高科技的驅動方式

4WD是把引擎置於車輛前面，並同時使用前輪與後輪進行驅動的方式。因為能以四個輪子一起傳達牽引力，所以加速性能相當高，同時也能讓車輛安定地行走在各種路面上，這是4WD的最大特徵。雖然對付惡劣路面的能力比其他驅動方式高出許多，不過也有重量稍嫌太重的缺陷。雖說最近已經使用電子控制裝置來改善這個問題，但前輪的負擔還是相當大，車輛在過彎時會出現轉向不足的情況，此為其最大弱點。



4WD車的優點

- 行進時相當穩定
- 可應付惡劣路面
- 加速性能非常好

4WD車的缺點

- 車重過重
- 有轉向不足的傾向

代表性的4WD車種

Subaru／IMPREZA Sedan WRX STi spec C



Nissan／SKYLINE GT-R (R34)



Mitsubishi／Lancer Evolution VIII GSR



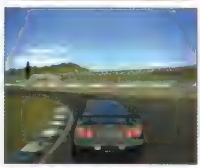
Daihatsu／STORIA X4



4WD車的駕駛方式

使用4WD驅動方式的車輛通常都很重，因為在前進時同步受到前方的拉力與後方的推力，所以會有轉向不足的傾向。換句話說，過彎速度也就沒辦法太快。能彌補這個缺點的，就只有靠強大的加速性能了。說得具體一點，就是在過彎時要完全以抓地跑法來跑。雖然也可以故意調整車輛使其帶有轉向過度的傾向來彌補轉向不足的缺點，但只有靠抓地跑法才能完全發揮出4WD車高牽引力的優勢。請以把CP放在彎道內側，儘可能讓出彎路線趨近於直線，並早一點開始讓車輛全力加速的方式來過彎。

摩擦係數較高的路面



當路面抓地力較高時就要使用慢進快出的方式來過彎，把4WD車強大的加速性能完全發揮出來。

摩擦係數較低的路面



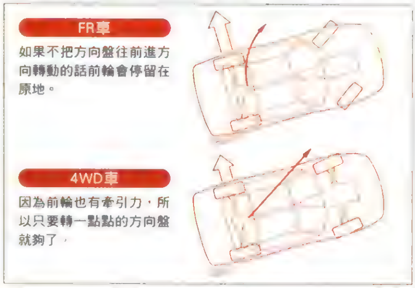
路面抓地力較低時可改用甩尾跑法過彎　因為4WD車不易失控打轉，故可以較積極的態度前進

不需反打方向盤的4WD車

即便4WD車較適合抓地跑法，但其實也蠻擅長甩尾的。讓四個輪子同時抓住地面推動車輛是相當穩定的方式，而甩尾則是在拉力賽裡使用較為有效。

此外，4WD車在甩尾狀態下的出彎加速與車尾在側滑狀態下的前輪依舊能拖著車輛跑，這使其擁有不需大幅反打方向盤的優點。如果車輛的甩尾角度不是很大的話就只需要做些微幅的修正，甚至不用反打方向盤也能順利地出彎。其實把4WD車的甩尾稱做四輪滑動應該會比較貼切。如果能學會這種技巧的話，那在泥地賽道裡將會是一項利器。

fig01_車尾側滑時的狀態與其他車種不同



依速度分類的彎道攻略法

低速彎道

入彎理論有點像FR車，出彎則是與FF車相當接近。在進入急彎之前要確實減速，等荷重移動到前輪之後再開始入彎。如果超速的話便會出現轉向不足的情況，要特別注意。若遇到車頭無法順利轉動的情形可以調整一下前輪的LSD設定看看。另外在彎道的前半段要儘快改變方向，並以走直線的取線讓車輛能全力加速。出彎的時候請要好好利用4WD車強大的牽引力。



一定要慎重、確實地進入彎道；荷重移動可說是最重要的步驟。



出彎時要注意加速動作所帶來的轉向不足，請盡量走直線！

中、高速彎道

最容易讓4WD車出現破綻的，就是速度較高的彎道。換句話說，在高速彎裡要做的事情只有一個，那就是讓車輛在入彎時減速到不會出現轉向不足的地步。不過就現實考量，亦可以採用先以直線路徑入彎，接著快速改變方向，最後再走直線路徑出彎的方式；等於取線時找兩個CP，此一做法也能讓成績變好。



4WD車在進入高速彎道時相當容易出現轉向不足。



踩著油門出彎時，要注意不能讓車輛的行進路線向外偏。

One Point **在比較滑的地面上該怎麼辦？**

在比較滑的地面上4WD車將能發揮出它的真本事，此一路況下過彎要以甩尾為主。雖然說沙礫與雪地、冰面上只要轉動方向盤就能甩尾，但在潮濕路面上如果這麼做就會出現很嚴重的轉向不足。此時必須先做好荷重移動再入彎（當然也請不要讓車輛出現無謂的側滑）。另外，如果在出彎加速時遇到嚴重的轉向不足問題時，可放鬆一點油門減輕這個現象，或是直接踩下油門引發轉向過度這兩種方式來解決。

沙礫路面



4WD車能在沙礫路面上穩定地前進，這種豪邁的甩尾方法是其他驅動形式車學不來的。

雪地與冰面



基本上與沙礫路面一樣，車輛的甩尾角度可能會變得很大，要儘可能地避免。

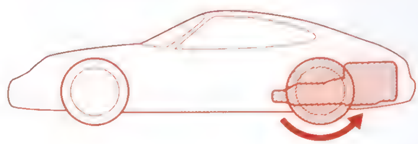
Technical Guide **14**

RR車的特徵與車輛特性

RR是過去常使用的驅動方式，不過也一直都未成主流。目前使用這種驅動方式的車輛正逐漸在減少，到底它是為了什麼理由而存在的呢？

少數之個性派

RR是把引擎擺在車輛後面，並使用後輪來驅動的方式。採用這種驅動型式來設計車輛的知名車廠有保時捷這一家，除此之外在路上幾乎看不見其他使用這種方法來設計的車種。RR之所以會成為少數派的原因就在於它的車尾荷重大過車頭太多，在過彎的前半段會出現轉向不足，但到了後半段時反而會變成轉向過度。保時捷是唯一一家能把RR車這種奇異的轉向特性成功統整起來的車廠。



RR車的優點	RR車的缺點
●車內空間寬廣 ●加速性能優異	●很容易出現轉向過度

代表性的RR車種

RUF
／RGT





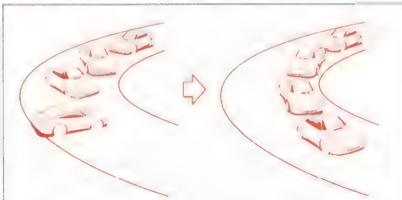


本作中收錄的RR車數量相當稀少，就某種意義來說是極為珍貴的存在。RR車本身有著相當獨特的個性，希望各位都能試著開開看。

RR車的駕駛方式

在駕駛RR車之前有幾個希望能夠注意的地方。第一就是進入彎道的方法。因為車輛的荷重集中在車尾，所以對方向盤的反應並不靈敏，一定要用煞車確實地進行荷重移動才行。不過，如果車輛帶著煞車轉彎的話又會出現轉向過度的情況，這點請小心。接著是在過彎時務必要讓車輪帶著牽引力。假如放鬆油門的話，搭載引擎的車尾將會因為慣性而往彎道外側偏移，最後引發轉向過度的問題。由於車輛出現轉向過度後需要時間來修正，所以希望各位儘可能使用抓地跑法來過彎，不要讓車尾出現滑動。

fig01_RR車很容易出現轉向過度的問題



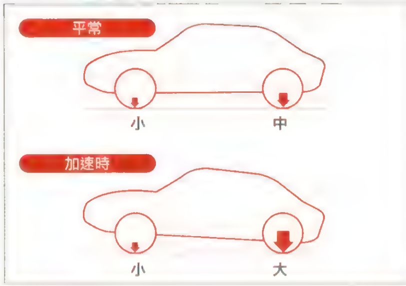
RR車因為車尾很重，所以先天就有很強的轉向過度傾向。

所以在過彎時一定要隨時讓輪胎帶著牽引力，確實地使用抓地跑法。

擁有2WD中最強的起步加速

RR車因為引擎放得比後輪還要後面，所以車尾的重量可說是相當大。當車輛加速的時候將會因荷重往後方移動而變得更重，這能讓輪胎密切貼緊地面，即使是大馬力車種也不容易出現車輪空轉的現象。雖然說底盤的總平衡多少會影響到這種特性，但如果只單純從加速性來看，RR毫無疑問是2WD中加速最快的驅動方式。不過，在加速時原本就已經很輕的車頭將會變得更輕，這會影響到車輛的操控性，在過彎時一定會有很強的轉向不足傾向。特別是在急彎要出彎時，車輛將會難以避免轉向不足，這點請各位多加留意。

fig02_RR車在平常與加速時荷重的分配圖



依速度分類的彎道攻略法

低速彎道

這裡有兩個需要注意之處。一是因為前輪的荷重小，所以在入彎的時候一定要確實煞車，讓荷重往前移動。另一個則是車輛在轉向尚未完成前要儘可能不踩油門，這是為了避免出彎時發生轉向不足窘境的方法。總歸來說，在彎道裡要注意車輛入彎時的動作，使車頭能好好地轉向內側，之後就慢慢踩下油門開始出彎。此即為處理低速彎的基本流程。



在入彎時如果不確實進行荷重移動的話車頭就會轉不進去。



在出彎的時候踩下油門會造成車輛轉向不足，要特別注意。

中、高速彎道

基本上因為車輛在入彎的時候很容易出現轉向不足的現象，所以要好好地減速。在通過中速彎道的時候RR車與MR車一樣都不能帶煞車入彎，得在直線道上就完成減速，並在過彎時讓輪子帶著牽引力才能跑得穩定一點（不過也得視彎道而定）。如果在入彎時踩著煞車的話，車輛就會在後輪開始滑動之後跟著側滑，所以不建議各位這麼做。



如果需要減速的話，請盡量在直線道裡完成。



過彎時若能一直帶著牽引力的話就能跑得十分穩定。

One Point 在比較滑的地面上該怎麼辦？

雖然RR車給人一種在比較滑的路面上會有強烈轉向過度傾向的感覺，但事實上因為其前輪的抓地情況不是很好，所以最後出現的反而是轉向不足。故在開車接近彎道時，必須要比開其他驅動方式車輛還要更仔細把荷重給移動到前輪去。反過來說，RR車在出彎時的表現可說是相當優異；只靠車尾的荷重就能使後輪得到良好的抓地力。不過，因為它的重量平衡畢竟不是很好，所以在沙礫路面上跳躍就很容易使車輛失去控制，請在進入跳躍點之前先稍微降低一點速度。

沙礫路面



雖然說車輛的重心在車尾，但在甩尾狀態時可說是相當穩定，意外地不容易失控打轉。

潮濕路面



相較於油門還是煞車操作技巧更重要。能不能好好掌握前輪的荷重控制將會是關鍵。

15 過彎的實戰技巧

Technical Guide

運動駕駛的基本是累積實戰經驗。在此我們將準備幾種不同型式的彎道，讓各位看看其基本的過彎取線與攻略方法，這些應該能做為攻略各賽道用的基礎知識。

1 曲率固定的彎道 之1

這裡使用的範例是「茂木賽車場」的髮夾彎。像這種比較小的R（曲率半徑）所構成的彎道，是相當適合以外－內－外的取線來跑。不過，很多賽道都會在髮夾彎後面接一條直線道加速路段，在此也是一樣，髮夾彎後面跟著的是下坡的直線道。如果想在出彎之後超越前面車輛的話就不必使用外－內－外取線，只要把CP放在彎道深處讓車輛能以較快的速度出彎，到下坡直線道的終點處應該就能超越對手。

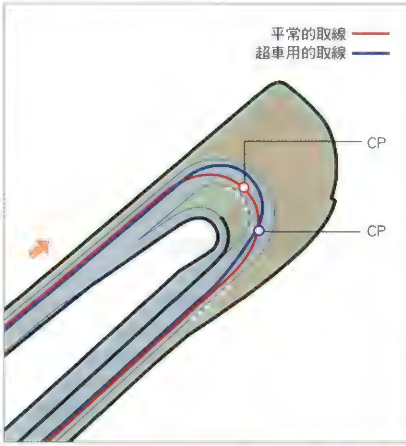


取線至外側煞車，然後轉向。這裡的重點是要依照理論執行。



如果入彎時超速的話就會無法切入CP，同時也會讓車身變得不穩定。請一定要準確地通過CP。

Sample 茂木賽車場 東側短賽道髮夾彎



2 曲率固定的彎道 之2

不知道各位有沒有跑過像「東京・R246」第4彎道或「秋色環狀賽道」環狀彎道那樣，固定曲率的長彎道？該怎麼跑？其實可以大幅度的外－內－外取線來解決。也就是在入彎與出彎的地方靠著彎道外側，剩下則停留在彎道內側的做法。因為彎道距離很長，所以車輛停留在彎道內側的時間也會跟著拉長。但這跟一直停留在彎道內側的跑法相較，入彎與出彎時就不必使用太大的角度來轉向。另外，停留在彎道內側的時候由於無法讓油門全開，請使用半踩油門的技巧來調整車速。

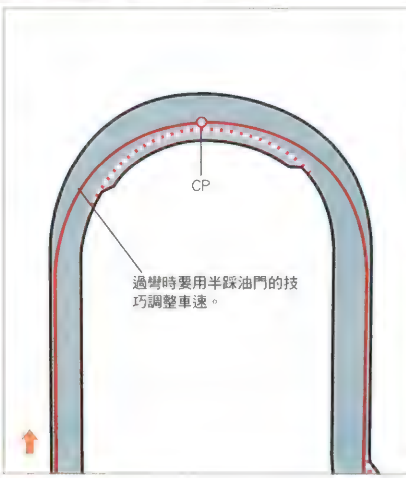


雖說曲率半徑不大，但在入彎時還是需要煞車。請注意不要在入彎的時候超速了。



使用半踩油門的方式調整車速，使取線不會往外側偏。不過要找出速度的極限是件困難的工作。

Sample 東京・R246 第4彎道



3 曲率會變化的彎道 之1

在途中會變化曲率的彎道其實並不稀奇，例如說「筑波賽車場」的最終彎道就是這樣。只要看一下賽道圖就能明白，其後半段的曲率半徑會變小。也就是說，如果從入彎開始就讓方向盤維持一定角度的話，到了後半段車輛的行進路線就會往外側偏過去。由於入彎時無法看見CP，所以會想立刻往內側鑽，但這裡最好先忍耐一下才能讓車輛走在最佳路線上。特別是在筑波賽車場這裡，如果形容CP其實是在緣石上的話應該比較好理解才對。用這種取線來跑就能提升車輛在彎道出口處的車速。

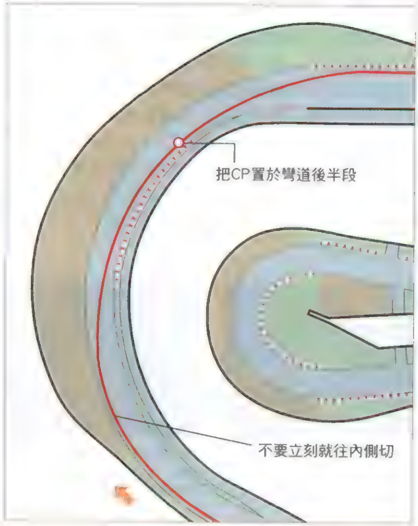


當然，車輛還是要從外側入彎。但因為CP位於彎道深處，所以不能一入彎就立刻往內側擠。



把CP放在彎道後半段。如此在通過CP之後就可用較和緩的路線前進，並在出口得到較高的速度。

Sample 筑波賽車場 最終彎道



4 曲率會變化的彎道 之2

同樣地，拉古納・塞卡的rainy彎道（Turn9）也是個曲率半徑會出現變化的困難彎道。因為此彎道越往後走曲率半徑就會變得越小，所以如果一開始就跑到彎道內側去的話，到後面取線反而會越來越往外偏，最糟的狀況甚至會衝出賽道。駕駛者在這種場合應該要把CP儘可能地往裡放，然後從路面稍微靠右一點的位置接近。這麼做就能讓彎道後半段的取線變得從容一些，也不容易錯過CP。接下來第二重要的就是控制車速；在彎道前半段要慎重地跑，到CP之前一定得忍住踩滿油門的衝動，待通過了CP之後再全力加速。若於前半段過於急躁的話就會導致失敗。

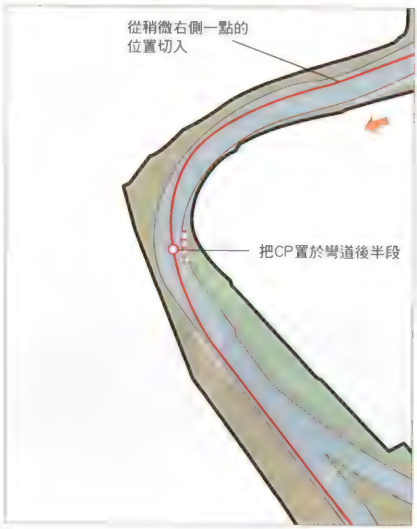


通過螺旋彎之後就要往右側靠過去，如此才能輕鬆處理接下來的rainy彎道。



若能把CP放在緣石上，並用全力加速的方式出彎是最好的。另外，在出口處別太往外側衝。

Sample 拉古納・塞卡 rainy彎道（Turn9）



5 高速彎道 之1

在可用4檔以上速度通過的高速彎道，例如「杏色丘陵賽道」的最後彎道等處，車輛的過彎速度是重點中的重點。所以說這裡一定要用讓車輛能以最快速度過彎的外－內－外取線來跑。不過，根據輪胎種類的不同有時會無法讓車輛始終都能在油門全開的狀況下過彎，所以說彎道前半段裡要注意調整車速使其不會出現轉向不足的問題。由於當車輛在彎道入口處的取線往外偏時不減速是無法讓靠近CP的，所以絕對不能陷入轉向不足的窘境。在到達CP之前得先做好速度控制及取線，待通過了CP之後才能全力加速。

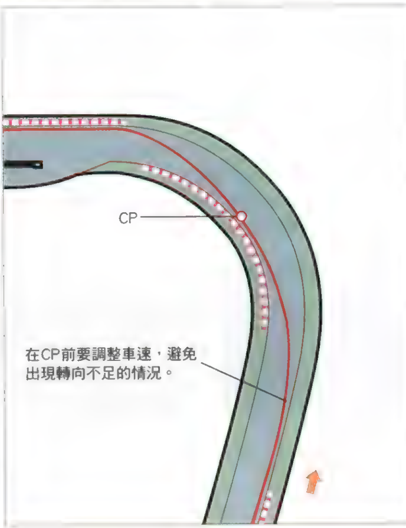


除了能從頭到尾都停留在內側的情況之外，每一次入彎都得從外側開始。



讓轉彎角度保持在固定狀態下通過CP，之後再全力加速出彎。若用普通胎的話會意外地困難。

Sample 杏色丘陵賽道 最終彎道



6 高速彎道 之2

這裡當作範例的是像「深邃森林賽道」裡最後彎道那樣曲率相當大的超高速彎道。基本上要用外－內－外取線來跑。做法有以下兩種。第一種是在CP前踩煞車，同時把荷重移動到前輪去並減速，之後再通過CP（A）。這種做法雖然沒有多餘的動作，但操作的時機限制相當嚴苛，一不小心就會讓車輛出現轉向不足的問題。另外一種則是先在彎道前半部分減速，之後再以最快的速度轉向並加速通過CP（B）。使用這種方法過彎除了CP的位置會位在比較深的地方之外，也有能讓車輛出彎時的速度較快的優點在。

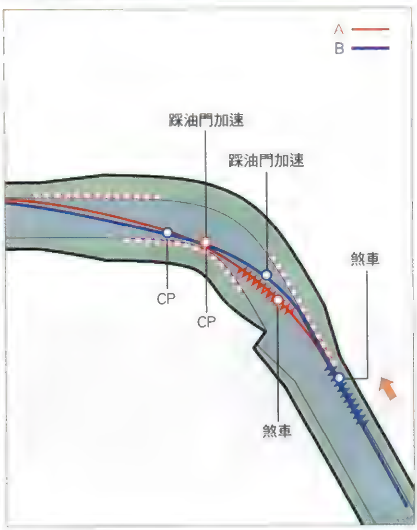


在（A）之中，因為要撐到最後一刻才能踩煞車，所以說接近CP的時機得掌握到很準確才行。



在（B）之中，到達CP之前就要踩煞車，通過CP之後再踩油門。請讓轉彎角度維持在最小限度。

Sample 深邃森林賽道



7 S型彎道 之1

在攻略S型彎道時絕對得遵守的鐵則就是「儘可能不轉動方向盤」。也就是說，在我們當作範例的「筑波賽車場」S型彎道（位於第1彎道之後）與「秋色環狀賽道」的連續S型彎等，由較和緩彎道所組成的區域裡，要儘可能以直線行進的方式通過。當然，在過彎時完全不轉動方向盤確實是很困難的一件事，所以請各位活用位於內側的緣石，讓車輛能壓在上面以順暢的取線前進。不過，秋色環狀賽道路旁那種高度較高的緣石有使車輛失去控制的危險，請特別注意。不過如果是像筑波賽車場那種高度較低的緣石的話，就可積極地去利用。

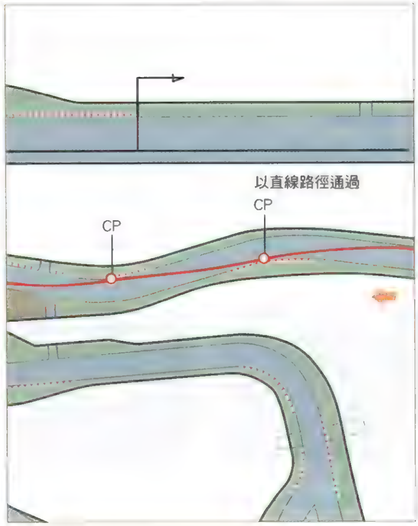


在通過第1彎道之後就要往左靠，這樣才能筆直地開進其後的S型彎道。



這裡要以直線的取線來跑，不要隨著S型左搖右晃。請集中注意力處理接下來的第1髮夾彎。

Sample 筑波賽車場 S型彎道



8 S型彎道 之2

在無法以直線路徑通過的S型彎道，例如「鈴鹿賽車場」的S型彎道等處，車輛行進時的取線是十分重要的。具體來說，就是在取線時要隨時考慮到下一個彎道該怎麼入彎的問題。因此在S型彎裡的每一個彎道都不能以外－內－外來跑，而要改以外－內－內（中）的方式來前進，這樣才能於出彎時不至於使路線往外側偏。這裡的重點就是要把各CP放在彎道深處，並帶著節奏感操作方向盤。請以流暢地方式來進行放油門→入彎→踩油門的動作。雖然這是基本技巧，但在處理這種連續彎道時卻能收到極大的效果。

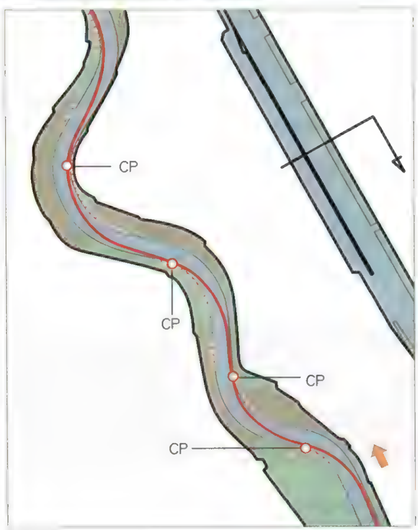


將CP置於彎道深處，就能讓車輛在到達下一個彎道的時候從外側入彎。



接下來的彎道也要用一樣的方法來處理，若能抓到節奏的話就能順暢地通過。

Sample 鈴鹿賽車場 S型彎道



9 複合彎道 之1

就如「鈴鹿賽車場」的湯匙彎般，在各賽道裡由大小差異極大之彎道所組成的複合彎數量可說是意外地多。處理這種複合彎道的重點就在於取線時要把兩個彎道視為一個整體來處理；方式是外－內－外－內－外，取兩個CP通過。特別是在過彎後將進入直線道時，一定要以提高出彎速度為優先。此時請把第2個CP放在彎道深處，讓車輛能維持全力加速的狀態下離開彎道。這裡最難的就是速度的控制，請善加活用半踩油門的技巧，讓車輛能於不出現轉向不足的情況下維持最高速度。

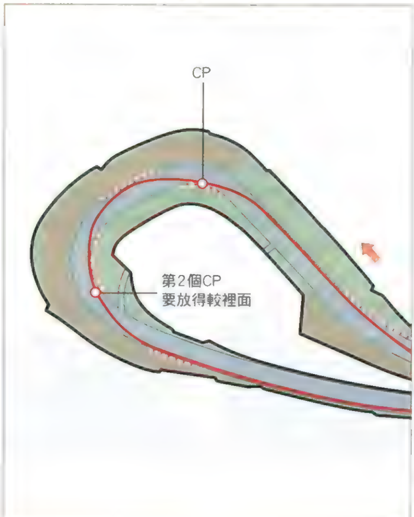


第1個彎道是用普通的外－內－外取線來處理。請注意別讓車輛超速。



然後請再次減速進入第2個彎道。轉向時動作要快，也不可把CP放得太外面。

Sample 鈴鹿賽車場 湯匙彎



10 複合彎道 之2

這裡要介紹的是那種長得像S型般需要左右折返的彎道。例如「格蘭維利」中段區域進入隧道前的那個彎道，這裡就以其做例子。在攻略這種形式的複合彎道時，也可參考前頁所述的S型彎道解說。此例中，由於通過髮夾彎之後就會來到直線加速路段，所以在取線時要把髮夾彎的出彎速度視為重點。也就是說，以外－內－內的路線通過位於髮夾彎前的右彎，然後再儘可能從外側來接近髮夾彎。從結果上來看，雖然這麼做確實會犧牲前半段的速度，但卻能讓車輛在後半段裡走得更順暢，整體來說還是提高了速度，且在實際進行比賽時還能超車。

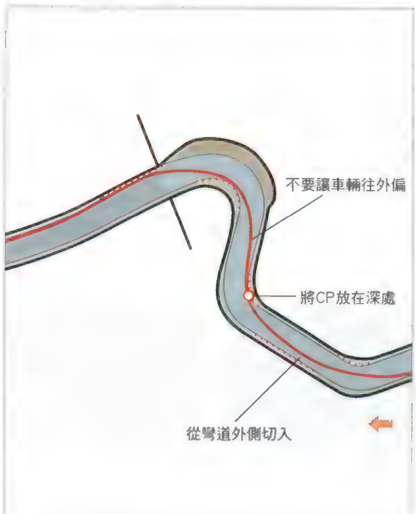


位在髮夾彎前的右彎將決定勝負，請儘可能讓車輛用最小的轉向角通過此處。



因為可從最外側的地方進入髮夾彎，所以能夠讓車輛用最快的速度出彎。

Sample 格蘭維利 S型彎道



11 複合彎道 之3

不管再怎麼困難的複合彎道，最後的攻略重點都在於儘可能提高出彎時的速度。例如說在攻略「賽車樂園」的中段區間也是如此。如果想要找出能快一點通過第7彎道的路線來的話，就必須把前面幾個彎道的取線也一併考慮進去。這裡請把第4、第5、第6與第7這幾個彎道合併起來，當成是一個大型的複合彎道處理。重點是要把第5彎道的CP放在深處，這樣做的話不但能讓第6與第7彎道的取線變得較有彈性，而在最後的第7彎道也能用外－內－外的取線來跑。亦即，在決定前進路線時視野一定要放大，不能只考慮眼前。

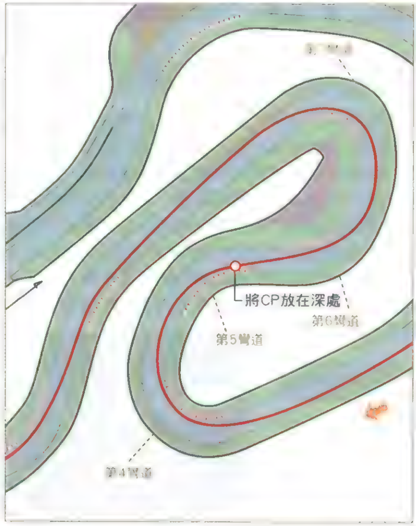


如果第4～第5彎道出彎時能不使車輛往外側偏，就能讓往下一個彎道的攻略輕鬆一點。



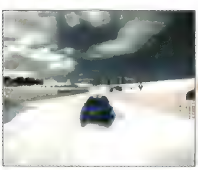
如果能提高第7彎道出彎時的速度，那在最終彎道入彎前就有超車的機會。

Sample 賽車樂園 第4～第7彎道

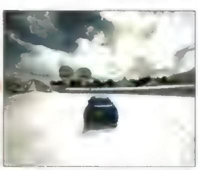


12 複合彎道 之4

之前提到的全都是柏油路面的範例，那在比較滑的路面上遇到複合彎道該怎麼處理呢？先說結論好了；就算不是柏油路面取線理論還是一樣的，要注意的地方依舊是最後一個彎道。以「冰面競技場」的第2～第5彎道為例，在通過前面第2～第4彎道要把CP放在深處，這樣就能讓車輛在接近第5彎道這個髮夾彎時從外側入彎。當然，因為這裡的路面很滑，所以在通過每一個彎道的時候都要確實地控制好荷重移動。另外，還必須以充滿節奏感的動作來操縱車輛，就跟在鈴鹿賽車場裡的那個S型彎道相同。



因為必須一面甩尾一面控制前進路線，所以說難度相當高。



第5彎道要從外側開始入彎。取線時一定要把下一個彎道的跑法也考慮進去。

Sample 冰面競技場 第2～第5彎道



Technical Guide **16**

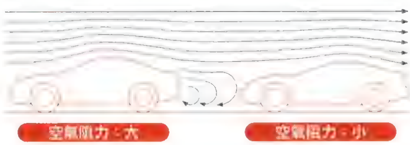
超車技巧

在參加競賽的時候，該怎麼超越對手車會是個很重要的課題。這裡我們就要介紹各位如何順利超車的技巧。

1 低壓氣流區

低壓氣流區（以下簡稱低壓區）是指在車輛前進的時候會出現在車尾的一個空氣阻力較低的區域。當自車進入對手車後方所產生的低壓區時，車輛會因為空氣阻力降低而提高車速，之後就能利用這多出來的速度超車。雖然這種技巧因為本身性質的緣故所以只能用在空氣阻力影響較大的中、高速區域裡，但只要能活用它就能得到比單獨一個人跑時還要高出很多的速度。在前面有對手車在的時候應該要積極地去使用。

fig01_低壓氣流區的原理



單獨前進時的最高速度

在高速行進時車輛會受到相當大的空氣阻力，所以最高車速會與最大馬力呈正比。在這個例子單獨前進時的最高車速紀錄為349km／h



使用車尾低壓區的最高速度

這裡使用兩台相同的車輛重新進行測量。得到的結果比單獨跑的速度還要快上36km／h。在高速場地裡此一技巧的效果可說是相當大。

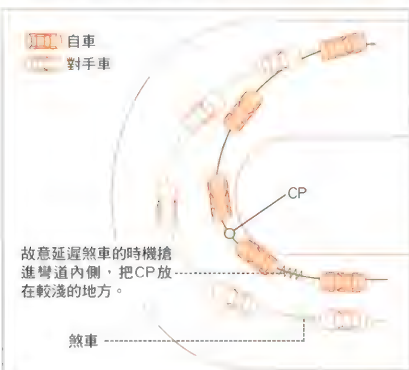


2 超車

在彎道的入口處超車

這是故意比對手晚一點煞車，然後用速度優勢搶進內側路線的技巧。就像fig02所示，要跑在比對手車還要內側的地方擋住其去路，到了出彎的地方就自然地可以跑在前面。

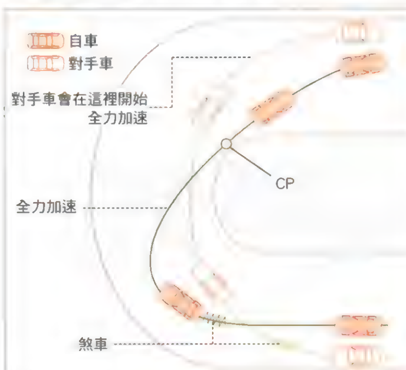
fig02_入彎時超車的技巧



在出彎加速時超車

彎道前半段路程裡要快速地完成車輛的轉向，並儘早開始全力加速。如此一來就能提高自車在彎道出口處的速度並超越對手。在彎道後面接著直線道加速路段的場合裡尤其有效。

fig03_利用出彎加速超車的技巧



3 在對戰時相當有用的技巧

■向對手施加壓力使其犯錯

這是只有在對手是人時才有用的技巧。做法是先把車輛移動到對手背後（在後視鏡看得到的範圍裡）並貼著它跑。這樣就會讓對手把注意力轉移到後面因而發生失誤。對於在前面跑的車手來說，看到有輛車一直緊貼在後面是件相當不舒服的事情，或多或少都會有點在意，如此一來就能讓他分心犯錯。雖然道理相當簡單，但卻意外地有效。當然，這招只能用在人類對手身上，對於只看數值結果來跑的電腦對手來說，不管貼得多緊都不會有效。



對車手來講，看到後視鏡裡一直有車緊跟在後時不管怎樣都會分神，這招利用的就是這一點。

■使用假動作來超車

首先要決定一個進行超車的地點，並先在那裡用其他方法試個幾次。如果都不行的話，那這個方法也許就會有用。方法是先試著從內側來超個幾次車，讓對手腦中留下「敵人會從內側進攻」的印象。接著在下一次進行超車時先假裝要從內側超車，但實際上卻從外側突襲。這種在F1等比賽裡常常見到的心理作戰，如果能順利成功的話心情可是十分爽快的。這在對戰雙方實力相當接近時特別有效。



雖然說平常都走內側路線來超車，但偶爾也反其道而行，改用外側路線來超車。

■故意妨礙對手的視線

看到這個標題，各位大概就能想到這裡要講的是什麼方法了。在對手接近自己的背後時，可以故意讓車輛往對手的面前移動，並揚起沙塵或是水花來阻擋對手的視線。這招只能用在沙礫、潮濕與雪地等非舖裝路面，從某個角度來看還是相當沒品的手段。不過就像在「特殊狀況競賽」裡所體驗到的那樣，在狹窄的賽道裡駕駛時只要視線被妨礙到便會帶來相當大的壓力。跟別人在拉力賽道裡對戰的時候這招可是相當有用的。不過，可千萬要注意別讓自己因為分心看後視鏡而犯了不必要的錯誤喔！



在後視鏡裡看到對手身影時就要開始往他的前進路線移動。



一直讓對手處於視線不清的狀態就能使其發生失誤的機率增加。

One Point 遇到旗鼓相當的對手時該如何超車？

跟真實世界裡一樣，當競賽的水準提高之後，對手的成績就會與自己更接近。也就是說，在競賽裡一定得超越跟自己有相同實力的對手才行。雖然從理論上而言，要超越與自己成績相同的對手是不可能的事，但實際進行比賽時卻並非如此。最大的關鍵就在於區段的差異。在車手喜好、車輛特性與校調方式都不一樣的狀況下，雖然最終的成績是相同的，但在各區段裡的速度卻各有不同。所以說只要找出對手跑得比自己慢的區段來，就能在該處超車了。



找出對手不擅長跑的區段並發動攻擊，是競賽的基本戰略。就算是真實的賽車也一樣適用。

Technical Guide **17**

高級駕駛技巧

這裡我們將介紹這些看起來十分華麗的駕駛技巧，讓您更能隨心所欲地操縱車輛，並增加駕駛樂趣。雖然裡面的內容雜七雜八，但還是希望各位能把它們學全以拓展駕駛領域。

Advanced Technique 1 煞車甩尾

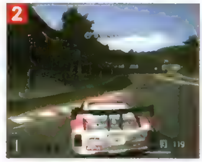


Process

- a 開始煞車
- b 一面踩煞車一面轉動方向盤，讓車尾開始側滑
- c 反打方向盤並踩下油門
- d～f 讓車輛的動作穩定下來並出彎



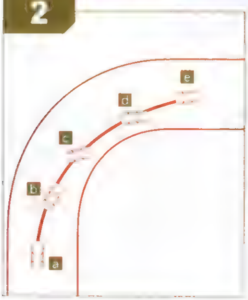
入彎之前的煞車距離要放長一點，使荷重能確實移動。



接著轉動方向盤，使車尾進入側滑狀態。

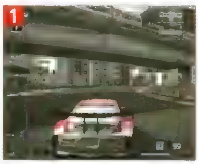
這是在入彎前要先進行長距離煞車，然後趁著後輪荷重變小時轉動方向盤以引發車尾側滑並開始甩尾的技巧。如果衝力夠大的話，就算是馬力較低的車種也能使用這種甩尾跑法來過彎。

Advanced Technique 2 慣性甩尾

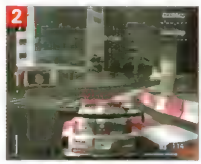


Process

- a 全速前進
- b 轉動方向盤並放鬆油門
- c 車尾開始側滑，讓車頭朝向內側之後踩油門
- d～e 讓車輛一面側滑一面加速



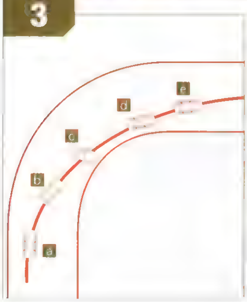
在高速狀態下只要轉動方向盤與放鬆油門就能讓車尾側滑。



當車尾開始側滑之後就要讓方向盤回正並重新踩下油門。

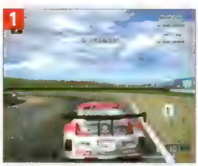
慣性甩尾是一種只用方向盤與油門收放就能引發車尾滑動，並使車輛將原有慣性力發揮到最大限度來過彎的技巧。雖然說這個技巧很適合用在高速彎裡，但其效果與車輛的重量平衡有很大的關聯性。

Advanced Technique 3 鎖檔甩尾

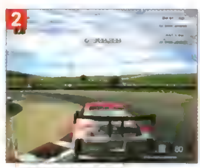


Process

- a 以稍高的速度入彎
- b 轉動方向盤，並在踩煞車的同時降檔
- c 車尾開始側滑。以反打方向盤的方式調整甩尾角度
- d～e 放開煞車讓荷重回到後輪，並踩下油門



讓荷重移到前輪，利用降檔的引發車尾側滑。



之後就用跟煞車甩尾一樣的訣竅來控制車輛動作。

鎖檔甩尾的原理很簡單，就是利用急速降檔的方式做出煞車，並利用制動力誘發車尾的側滑。就過程而言，這種技巧跟煞車甩尾並沒有兩樣，可說是很簡單的技巧。

Advanced Technique 4 假動作甩尾



Process

- a 全速前進
- b 轉動方向盤，並使用手煞車引發車尾側滑
- c 進入甩尾狀態
- d 用反打方向盤來調整前進方向
- e～f 出彎



要把方向盤往彎道的反方向轉動，並使車輛開始側滑。



之後要立刻反打方向盤，使車尾進入側滑狀態。

利用假動作來甩尾的方法，是先讓車輛往彎道的反方向前進，然後再使它往正確方向做大幅度轉向的技巧。在較滑的地面上想讓車輛甩尾的時候相當好用。

Advanced Technique 5 手煞車甩尾



Process

- a 先使用煞車讓荷重移動至前輪並轉動方向盤
- b 拉起手煞車引發車尾側滑
- c 踩下油門開始甩尾並調整甩尾角度
- d～e 出彎



在轉動方向盤之後只要拉起手煞車就會引發車尾側滑。



當車尾開始滑行時踩下油門就能進入甩尾狀態。

這是使用手煞車，強制對後輪進行煞車使車尾進入滑行狀態的技巧。這在曲率半徑很小的急彎裡相當好用。事實上，遊戲裡設置的手煞車可以看作是為了使用手煞車甩尾而生的功能。

Advanced Technique 6 用左腳煞車進行荷重移動



踩煞車的力道要盡量放輕。雖然說用手把很難控制，但若使用GT FORCE Pro的話就能讓操縱變得簡單一點。



在油門全開的狀態下踩煞車進行荷重移動。

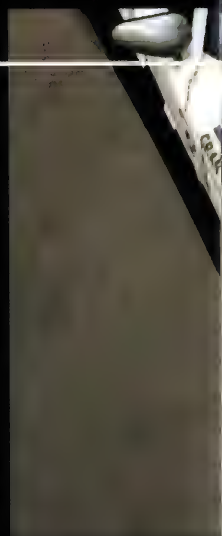


因為油門一直踩著不放，所以車身的動作不會亂掉，是其優點。

當駕駛人不想放鬆油門但卻又需要把荷重往前移動的時候就可以使用這種技巧。它的做法是在踏著油門的狀態下輕輕地點一下煞車，這樣就能讓荷重往前輪移動。其名稱是來自於在實際的比賽中車手是使用左腳來踩煞車的。

Chapter 3

TUNING GUIDE




4

Tuning Guide

Tuning Guide 01 車輛改裝的思考方向

從這裡開始我們要進行從車輛改裝的概念，一直到各種不同改裝零件的詳細功能解說。首先是從跟改裝有關的基礎概念開始說明。

1 把車輛100%的性能引導出來才能叫做改裝

除了競賽用車之外，幾乎所有車輛都不是為了要在賽道上比賽而設計的。換句話說，這些車輛或多或少都犧牲掉了某些程度的性能以換取更高的安全性與舒適性。如果讓這些車輛直接開上賽道全力衝刺的話，當然就會產生令人不滿之處。而改裝車輛的工作，就是把這些放在普通車上的限制與多餘配備全部除去，使其回復原本應有的100%性能。雖然說在真實的世界裡改裝一台車輛並不是一件簡單的事情，但本作卻考慮到這一點，把改裝車輛的過程變成一種不論是誰都能輕鬆進行的工作。



雖然說普通車跑不出高速度，但舒適感卻較好。其實，這種做法才適合大多數人的需求。



即使是同一款車型，使用不同方法改裝就會使其特性變得完全不同。這就是改裝最大的魅力。

2 在確認完全改裝之後還得進行調校

從結果來看，如果要改出一台能跑得很快的車的話，只要把所有能改裝的部分都換上最貴的零件就行了。在裝完零件之後的第一件事情當然就是要試駕看看。如果能一次就擁有自己喜歡的特性那可說是非常的幸運，不過大多數的場合下事情並沒有這麼簡單。一般而言，如果想讓車輛的反應接近理想狀態的話，就要再進行調校。也就是說，即使經過完全改裝的車輛，其實也只是一台基底車而已。如果說把改裝過的車輛完成度視為50%的話，那還要再經過調校才能讓完成度到達100%。



只要裝上改裝零件就能提高車輛的運動性能，不管是哪種零件都一樣。



就算經過改裝，若不能讓車輛照著自己的意思跑的話就毫無意義。此即為困難之處。

3 如果提升了馬力就會讓車輛變得更難控制

大多數的人在改裝車輛時都會優先從提升馬力來著手。不過，如果只提升馬力的話，車輛就會變得越來越難控制。希望各位能記得這一點。在馬力提高之後，車輛的速度就會跟著提高，所以說煞車點必須放得更前面。除此之外，因為馬力加大的車輛其動作會比以前更容易失去控制，所以只有駕駛技巧高到一定程度的人才能順利駕馭。特別是RWD車種，常常會讓動作變得更難以掌握。所以如果只盲目提升馬力會是一件危險的事。



如果只要提升引擎馬力，倒不是一件太困難的事。問題在於能不能控制得住車輛。

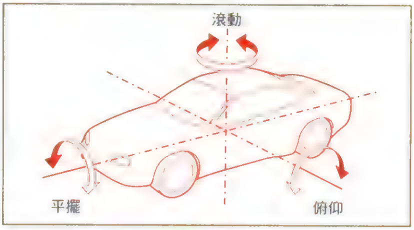


有時提升馬力後會使駕駛特性突然產生很大的變化，所以馬力這東西並說非數字越大就越好。

4 理解車輛的運動方式

車輛的運動方法大致可分為右圖所示的三種系統，分別是平擺（偏擺角）、滾動（橫滾角）與俯仰（俯仰角）。改裝與調校最重要的功能，其實就是控制這些運動。其中影響車輛操作性最大的就是滾動（橫滾角）。這是車輛在過彎時受到離心力影響而產生的左右傾斜情況。橫滾角越大就會讓車輛的動作變得越難控制，方向盤的反應也會變得遲緩。另外，當輪胎承受的負擔超過極限時安定性也會變差。所以說在進行運動駕駛時一定要把滾動壓抑在最小狀態。雖然說改裝基本理論就是讓這些車輛的運動情況盡量變小，但如果限制做過了頭反而會形成反效果，只有不斷多嘗試累積經驗才行。

車輛運動的三要素





因為普通車的懸吊系統設定得較軟，所以不管怎樣都很容易出現滾動，一定要進行強化才行。

5 改裝前第一步就是要清楚決定目的為何

如果輕易地進行改裝，很可能會因為搞不清楚下一步而無法動手。例如說，改裝時可以先決定到底是想減低車輛的橫滾角，或是減輕轉向不足為目標，不管如何都不要漫無目的地行動。接下來，就是要好好思考該怎麼做才能達成預定的目標。反正重點就是避免光只是買零件來改裝，而應該依照自己的需求去挑選零件並加以調校。另外，要達成某個目標的方法有許多種。以提升車輛的操控性為例，各位可以用輕量化或是換上更高級的懸吊系統等手段來進行。



好好地把原廠車開熟是想找出改裝方向時不可或缺的工作



除了柏油路面，有時在砂礫或雪地路面上駕駛，也能有一些新發現。

6 改裝時要注意各部分的平衡

改裝是要以階段性的方式來進行的，尤其是引擎的改裝工作更要特別注意。例如說以加裝渦輪來提高引擎馬力好了，基本上是先做完STAGE1之後再逐步進行STAGE2與3。雖然手頭上若有充裕的資金也可以花大錢直接去進行最後一個STAGE，但引擎馬力一下子提升太高會得到很大的副作用；這就是讓車輛性能平衡出現偏差的原因。改裝工作最重要的就是保持車輛性能上的平衡。請以引導出原廠車之潛力為前提來進行改裝工作。



如果在懸吊系統尚未經強化前就直接裝上高等級的引擎改裝套件，無異是自殺行為。



改裝並不是拿零件隨便拼湊就行了，一定要好好掌握住各項零件的優缺點才行。

Tuning Guide **02**

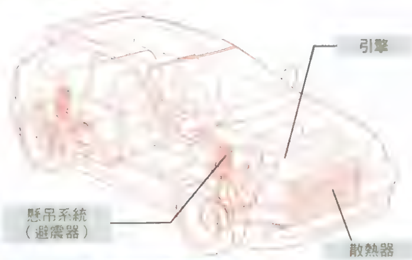
汽車的構造與其分類

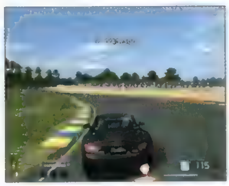
汽車只是一個大範圍的通稱而已，事實上底下還有著許多不同的分類。在本作裡登場的車輛大概可分成四種，現在就分別對其特徵進行簡單的說明。

1 普通車

雖然有一般車、普通車等各式各樣的稱呼，但『跑車浪漫旅』系列作的原點毫無疑問地就在於此。簡單來說就是車廠為了普羅大眾設計與販賣的車輛。此類車輛有很多變化，世界上許多不同的廠商每年都會不斷推出各式各樣的新款車種。其中還能細分為輕型車、Sedan、貨車，與Coupe等更細的種類；共通特性是馬力較低，引擎反應較溫和，不管是誰都能駕駛等。另外，最近的車輛為了要提升乘坐舒適性，某些車種除了空調系統外還加裝了像是導航系統或電動按摩椅等不同的裝置。基本上來說，除了一小部分跑車外，它們注重的並不是運動性，而是舒適與機能上的表現。這就是普通車的特徵。最近追求的重點則是高燃油效率與安全性的設計。當然，就用途而言它們並不適合在賽道上全速前進。

一般普通車的構造



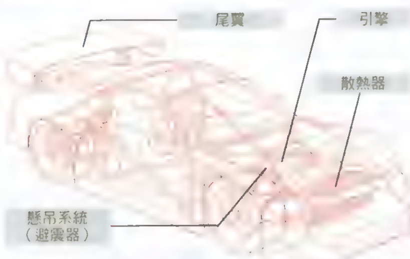


雖然在普通車裡也有跑車；以追求運動性能而非乘坐舒適的車輛。但畢竟不是以在賽道上奔馳為前提來設計的。

2 GT賽車&競賽用車

一般我們把有車頂的車輛叫做「有頂車」。這些以參加比賽為目的所開發的競賽用車，或是以市售普通車為基底進行改造的GT賽車都是有頂的賽車。其構造五花八門，可以說有多少種比賽規則就產生多少種不同的賽車。與「超級耐久賽」那種以改裝過的市售車上場，讓車輛在幾乎跟普通車沒有兩樣的狀態下進行相比，日本的最高等級比賽「日本GT錦標賽」裡使用的，則是只有外觀很像市售車，但底盤與其他部分卻都是為了競賽而設計的競賽用車。總歸來說，拿來比賽用的車輛與普通車最大的差異就在於所追求的是兼顧耐久性與速度這兩大前提。例如說在提升車輛的運動性上，除了降低底盤重心與提升剛性之外，還使用了較寬的輪胎與極度輕量化。因為它們是為了把運動性能發揮到極限所製作的車輛，所以普通車不管再怎麼改裝都無法與GT車或競賽用車相比。

競賽用車的構造



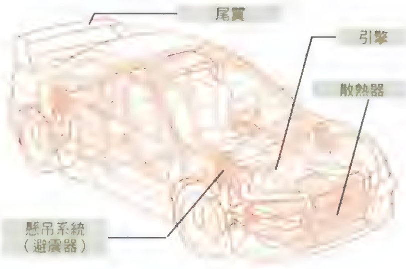


有著市售車的外型，但內部卻是純粹的賽車。坐椅也被拆到只剩駕駛要用的那具。

3 拉力賽車

從某個角度上來看，拉力賽車與其它賽車一樣都是為了追求速度而生的競賽用車輛。與GT賽車最大的差異點就是以在柏油路面之外，像是砂礫路面或雪地等非賽道之處比賽為前提所設計的。因此，有一些像是車身高度被調得較高，或是底盤裝設了能防止小石頭與溝渠影響的護板等，只有在拉力賽車上才能看到的設計。拿來做為改裝基底用的市售車也只剩下外觀跟原本差不多，裡面則完全不同。引擎馬力雖然被規則限制在300ps左右，但除了以變速箱為首的傳動系統、懸吊系統等部份都換成了拉力賽專用之外，遊戲裡還增設了許多像是AYC等的電子控制零件。以拉力賽性質而言，調校的重點並不在於提高車輛極速，而是能否讓車輛用最快的速度通過蜿蜒曲折的急彎。這也是其特徵之一。此外，最近也有很多國內外廠商是以參加拉力賽為目標來開發、販賣市售車的。

拉力賽車的構造



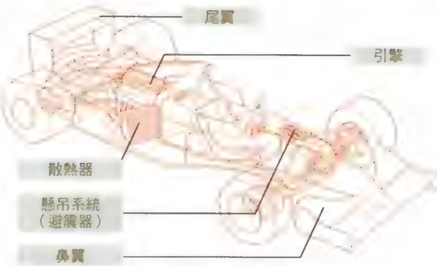


因為是專門為了處理蜿蜒曲折的道路而設計的車輛，所以駕駛性相當好。

4 方程式賽車

與車體設有車頂的有頂車不同，這種叫做方程式賽車的車輛只有一個座位，沒有頂棚且車輪裸露在外。說得更具體一點，指的就是以FIA（國際汽車聯合會）所制定之方程式賽車標準為規範所製作的車輛。方程式賽車依其引擎排氣量分成許多種類，頂點為「F1」，之下還有「國際F3000」與「F3」等其他等級。而日本也有舉辦「日本方程式賽車」此一頂級方程式賽事。順帶一提，“F”指的就是方程式（Formula）的字首。方程式賽車與有頂車的外觀截然不同，令人印象最深刻的應該就是在車頭與車尾那超大型的擾流板。這兩片擾流板將在車輛行進時發出強大的下壓力，使其能以比有頂車快上許多的速度通過彎道。第一次坐上方程式賽車的車手應該都會對它的過彎速度感到驚訝。另外，F1在過彎時會產生超過4個G的加速度，也就是說一個60kg體重的車手在此時將會承受240kg的水平力。每個參加F1比賽的車手都是在這種嚴酷的環境下駕駛的。

方程式賽車的構造





方程式賽車的車輪是裸露在外的，這也會使其空力性能變差。

Tuning Guide **03**

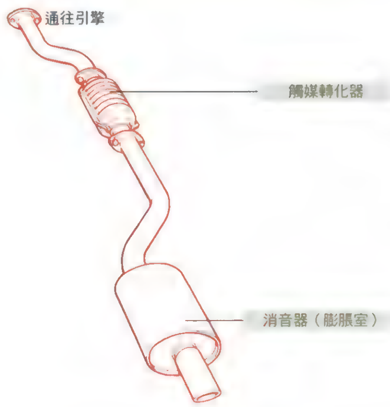
消音器

這裡我們將對在遊戲中出現的改裝零件與其作用依序進行解說。首先是從輕度改裝裡一定會出場的消音器與空氣濾清器談起，也就是車輛的進排氣部分。

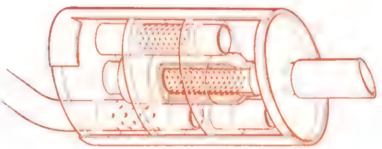
1 消音器的作用在於淨化排氣與消音

在引擎內部燃燒過後的混合氣體，變成廢氣後會從汽缸經排氣歧管、排氣口、消音器，最後排放到外部。由於直接把廢氣排出來會產生非常大的噪音，所以消音器的任務就在於減小排氣噪音。現在的消音器則在中段裝設了觸媒轉化器等可清除廢氣污染物質的機能。排氣系統的最後一站消音器（或稱膨脹室），是一個在內部有著許多隔間，可以用來降低廢氣排放壓力的裝置。不過在進行賽車運動時它反而會成為排氣的阻礙，讓引擎馬力下降。所以為了要提升排氣效率只能犧牲其消音效果改用直通式消音器。這個可說在改裝車輛時一定會動到的裝置，雖然加大其直徑能使排氣變得更為順暢，但同時也有讓引擎輸出扭力變小的缺點。

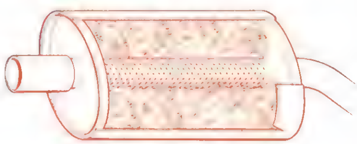
消音器的構造



普通消音器的構造圖

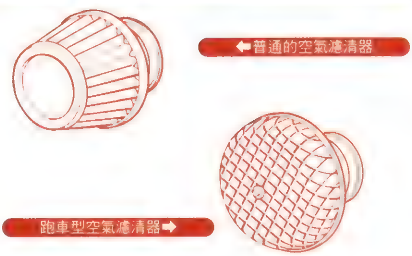


直通式消音器的構造圖



2 空氣濾清器的功用

空氣濾清器是在引擎進氣時過濾空氣中的灰塵與其他異物，以保障引擎內部零件的裝置。跑車型的空氣濾清器與普通濾清器其基本構造是差不多的，但跑車型的進氣阻力較小；除了能讓空氣更順暢進入引擎之外，也能使車輛對油門控制的反應變得更為靈敏。雖然空氣濾清器的形式有很多種，但在遊戲裡它是跟消音器一起更換的，所以不必太過在意。但這個零件在真實世界裡可是個意外深奧的裝置喔。



零件清單

Parts Lineup

消音器與空氣濾清器

消音器＆空氣濾清器／跑車型 *Sports*

這是以純正跑車型空氣濾清器與提高排氣效率的跑車型消音器所搭配的改裝組合。對於預算不多卻又想提高車輛馬力的人來說是最合適的。

消音器＆空氣濾清器／半賽車型 *Semi Racing*

其特徵是排氣效率比跑車型消音器還高；是以提高引擎在高轉速狀態下的工作效率為前提而設計。另外，在換用這種消音器時將會自動改用氨基鉀酸脂海綿做為空氣濾清器。

消音器＆空氣濾清器／賽車型 *Racing*

為了要得到比半賽車型空氣濾清器更高的進排氣效率，賽車型套件的空氣濾清器採用了空氣鰭片，而消音器使用的則是大口徑直通式消音器。這是很適合重視最高馬力之高轉速型引擎使用的套件，裝上之後就能提高引擎在高轉速時的馬力輸出。不過，在使用此套件時會讓引擎在低轉速時的輸出扭力大幅下降，在換用前必須先針對引擎特性、齒輪比，與自身的駕駛風格等條件進行評估。

Tuning Guide 04

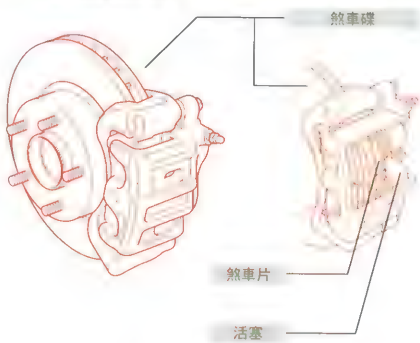
煞車

不管車輛跑得再怎麼快，遇到彎道時還是得要減速。煞車就是用來讓車輛減速的裝置。這裡我們將針對煞車的原理與構造進行解說。

煞車可將車輛的動能轉換為熱能

舉例來說，如果在騎腳踏車時按住煞車停下來，並立刻去觸摸輪框或煞車皮的話就會覺得熱熱的。這是因為煞車本身是一個把車輛動能轉換為熱能，使其速度能夠降低的裝置。不管是什麼型式的煞車，其基本工作原理大抵都是相同的。現在就來看看汽車使用的煞車構造吧。右圖是普通車使用的碟式煞車全體圖與煞車卡鉗的內部構造圖。駕駛人在踩下煞車踏板時，制動力將會經由煞車液傳導至卡鉗內的煞車片上，然後煞車片將會與跟車輪連動的煞車碟互相摩擦，使車輪的轉速降低來達到減速的目的。

碟式煞車的構造



零件清單

Parts Lineup

煞車

賽車用煞車組件 *Racing Kit*

這是使用後能確實發揮制動力的大口徑煞車碟與有著高剛性鋁合金煞車卡鉗的改裝套件組合。因為其制動力是普通煞車完全比不上的，所以在改裝車輛時一定要先把它裝上去。

煞車平衡控制器 *Brake Balance Controller*

裝置的功用就如同名字一樣，是用來調整前後輪煞車平衡的控制器。車輛在裝上之後就能自由地控制車輛在減速時的反應。雖然並非必需品，但還是希望各位能儘量添購。

Tuning Guide 05

引擎&進氣系統

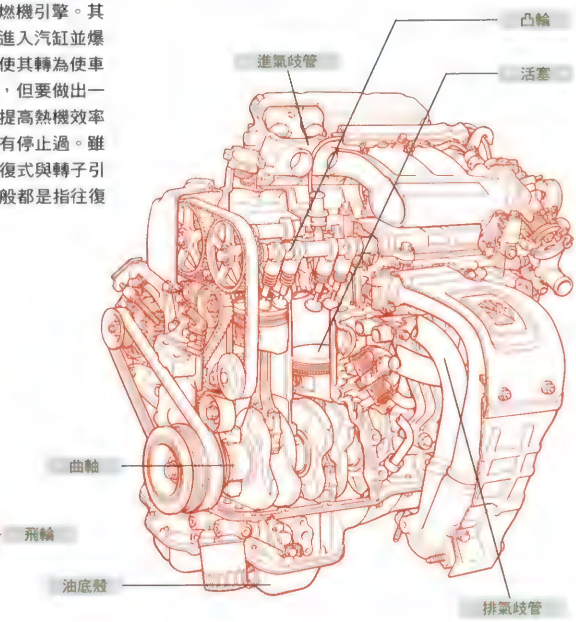
引擎是最能影響車輛運動性能的零件，大致可分為往復式引擎與轉子引擎兩種。這裡我們將各自以其機械結構為中心進行說明。

引擎

■將燃料所含的化學能轉為機械能的裝置

雖然最近複合動力車與電動車吸引了不少人的目光，但目前大部分車輛使用的還是內燃機引擎。其工作原理是讓汽油與空氣混合的氣體進入汽缸並爆炸，利用爆炸時產生的力量推動活塞使其轉為使車輛前進的力量。雖然說原理相當簡單，但要做出一具高效率的引擎卻不是件簡單的事。提高熱機效率與馬力相關的研究從古至今一直都沒有停止過。雖然引擎依其工作方式的不同可分為往復式與轉子引擎兩種，但目前沒有特別註明的話一般都是指往復式引擎。

引擎的構造圖

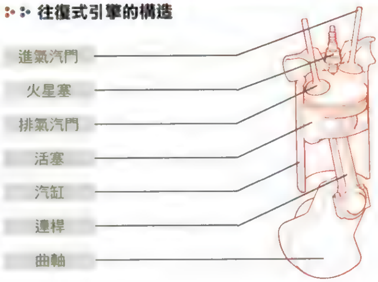




往復式引擎

右圖是往復式引擎中最普遍的四行程引擎之汽缸部分。不管哪種引擎的基本工作原理都是一樣的。從工作行程來看，首先是從進氣汽門讓汽油與空氣的混和氣體進入汽缸，在經過壓縮之後利用火星塞點火引爆，之後爆炸的力量會推動活塞移動，並把這股力量經由連桿傳達至曲軸使其迴轉。燃燒完之後的廢氣則經由排氣汽門離開汽缸，最後進氣汽門會再吸入新的混合氣體重新開始工作循環。基本上，四行程引擎在工作時就是這樣不斷地重複這幾個動作。

往復式引擎的構造

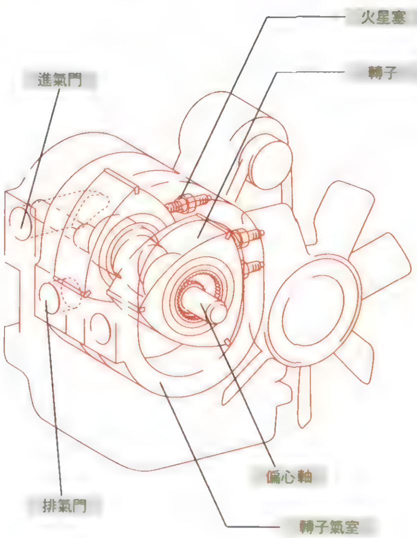


轉子引擎

■這是日本Mazda獨步全球的引擎形式

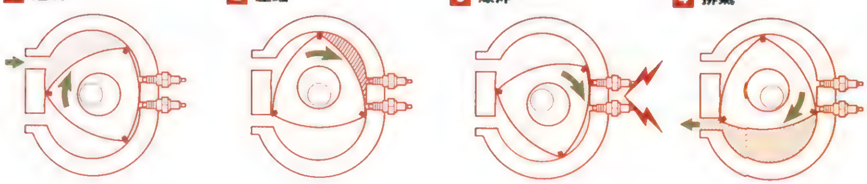
轉子引擎是指使用一顆像三角飯團一樣的轉子在氣室內迴轉來產生動力的引擎，目前全世界只有日本Mazda一家廠商在使用。其實這種引擎有許多優點，像是在發出動力時不必像往復式引擎那樣要把直線的力量轉為旋轉力，所以動力傳導效率較高。此外在單次迴轉時的點火次數也比往復式引擎多，所以能用較小的排氣量取得較大馬力。現在主流的雙轉子引擎雖然總排氣量只有1308cc，但它在未使用渦輪增壓器的狀態下竟然也能得到280ps的馬力。除此之外，轉子引擎使用的零件較少，這能讓引擎的體積與重量變小，只要加裝轉子的數量就能簡單地提升馬力。不過，因為這種引擎也有比較耗油的缺點，所以Mazda只把它用在注重性能面大於經濟面的跑車（主要是RX-7）上面。這種轉子引擎從Cosmo Sport與SAVANNA使用的10A型（491cc╳2）開始一直到今天RX-8所使用的13B-MSP為止，可以說已經有了很大的進步。現在這顆最新型的市售車用轉子引擎可以靠自然進氣達到250ps的馬力。

轉子引擎的構造



轉子引擎的動作行程

1 進氣　2 壓縮　3 爆炸　4 排氣



■在『GT4』裡收錄的轉子引擎車種

Mazda RX-7 Spirit R



說到轉子引擎就會想到它。憑藉重量極輕的轉子引擎成功地達成50：50這種最完美的重量分配。

Mazda RX-8



使用提升低中轉速區域扭力的新型轉子引擎「RENESIS」。雖是自然進氣也有250ps馬力。

Mazda 787B



1991年Le Mans大賽裡第一台以日本車身分得到積分冠軍的名車。上面搭載的是使用了四顆轉子的轉子引擎。

各式各樣的引擎類型

直列式引擎

把汽缸排成一直線的型式。因為它的形狀看起來有點像小寫字母「l」，所以也有人稱之為「L型引擎」。構造十分單純，是目前最常使用的型式。但這種引擎有一增加汽缸數量就會使體積大幅增加的缺點在。

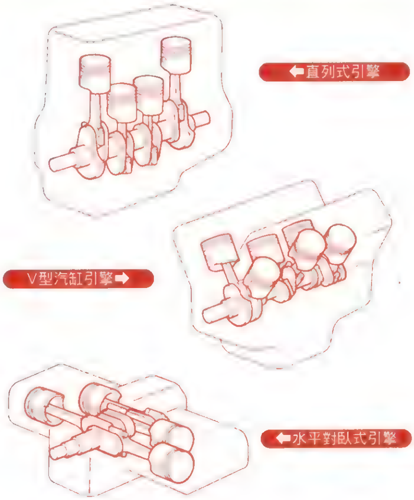
V型汽缸引擎

這是以曲軸為中心讓汽缸排列成V字型的設計型式。雖然構造有些複雜，但卻可以縮短引擎室的長度。這是在高性能車種上常常採用的引擎。雖然之前曾經有耐久性方面的問題，但目前已經得到改善，有許多競賽用車都採用此一設計。

水平對臥式引擎

這是以曲軸為中心讓汽缸以水平方式排列的設計型式。採用這種設計可以降低引擎的重心。雖然會讓引擎的外型變得較為矮胖，但卻有著可以縮短汽缸行程的優點。目前許多大馬力的車種採用這種設計。

具代表性的引擎類型



各式各樣的汽門開閉機構

頂置汽門（OHV）

可說是現今使用引擎的原形。其汽門位於汽缸正上方，並用一組設置在曲軸上的凸輪與推桿來驅動。因為凸輪與汽門間的傳導行程太長，所以在讓引擎提升轉速時會遇到困難。現在已幾乎沒有車輛在使用了。

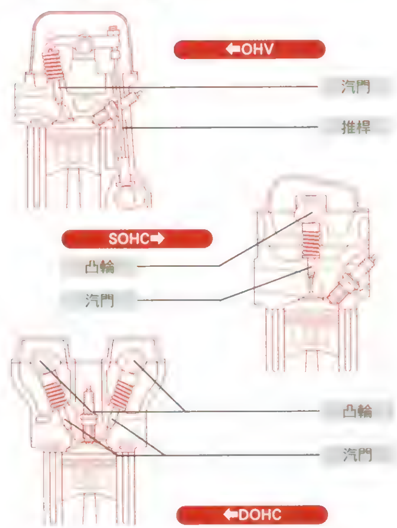
單凸輪曲軸（SOHC）

這種設計是透過一個凸輪來控制置於汽缸頂上的汽門開閉。曲軸利用一條叫做正時皮帶的裝置來牽動凸輪軸，並以軸上的凸輪開啟或關閉汽門，可以讓引擎得到比使用OHV更高的轉速。在DOHC方式出現之前是最為普遍的型式。

雙凸輪曲軸（DOHC）

這是衍生自SOHC的設計方式。引擎使用的凸輪軸由原先的一根變為兩根，分別對進氣與排氣汽門作控制。這種引擎也被人叫做雙凸輪引擎。它能以比SOHC引擎更高的精度來控制汽門，使引擎的轉速能再提高，是現在最為廣泛使用的設計。

各種汽門機構的構造

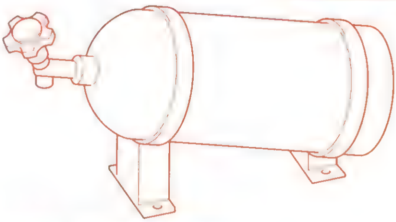


氧化亞氮

■用氧化亞氮氣體可以增進汽油的燃燒效率

氧化亞氮氣體加速系統是一種把叫做氧化亞氮（笑氣）的氣體噴進引擎燃燒室的裝置，英文名稱叫做Nitrous Oxide System，也被簡稱為NOS。可以促進汽油與空氣混合氣體在汽缸裡燃燒的效率。其原理十分簡單，就是把比空氣多出1.5倍氧氣含量的氧化亞氮與更多汽油一起送進汽缸中，用同樣時間燃燒更多燃料的方式得到更大的馬力。同時氧化亞氮在燃燒時也有強力冷卻的效果，理論上能增加引擎馬力到200%之多。原本氧化亞氮加速系統是在二次大戰時美軍為了提升使用往復式引擎的戰鬥機馬力所開發出來的產物，但開始用在汽車上之後，就變成了一個從美式短程衝刺加速競賽到街頭賽車都常使用的裝置。現在在美國已成為十分標準的改裝系統了。

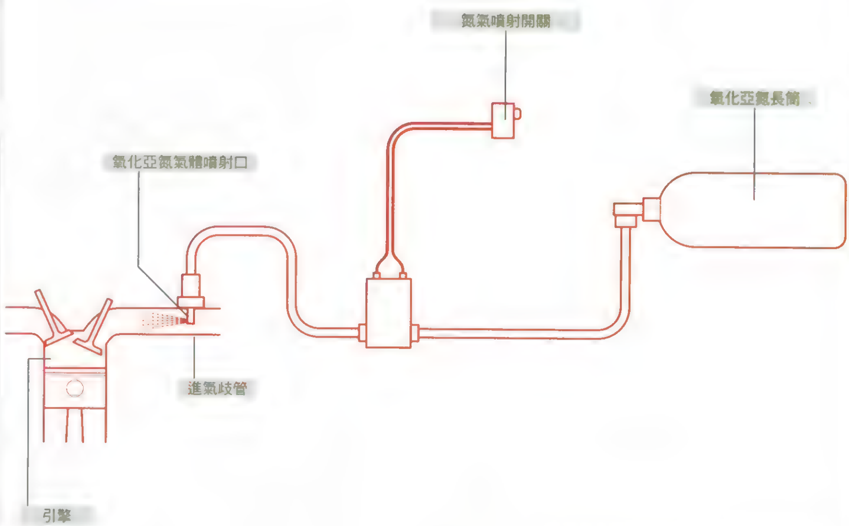
↓氧化亞氮長筒





在按下噴射鈕時，引擎馬力就會暫時得到提升。雖然在長筒裡的氣體填充量有限，但在『GT4』中只要每比完一場比賽就會自動加滿。

氧化亞氮加速系統圖



當氮氣噴射開關被打開時，長筒裡儲存的氧化亞氮就會被噴到進氣歧管裡與普通的油氣混合氣體混合，並一起進入引擎。

零件清單



NA改裝／階段1 *NA Tuning/Stage1*

此一階段裡將進行點火時間與汽門正時的調整。為了保持引擎的氣密性會更換汽缸床墊片與其他增加壓縮比的改裝，同時也會換上新的排氣歧管以提高引擎的峰值馬力。雖然不能增加多少，但平易可親的價格就是最大的優點。駕駛人可把它當成改裝引擎的入門階段。

NA改裝／階段2 *NA Tuning/Stage2*

在這個階段裡的引擎改裝工作會藉由變更活塞材質來達到更高的引擎壓縮比。同時還會裝上強化的汽門彈簧與執行汽缸研磨以大幅提高引擎的峰值馬力。雖然會稍微讓引擎在低轉速時輸出的扭力降低，但手頭上有充裕資金的話還是投入較好。如果能順便更換消音器的話就更棒了。

NA改裝／階段3 *NA Tuning/Stage3*

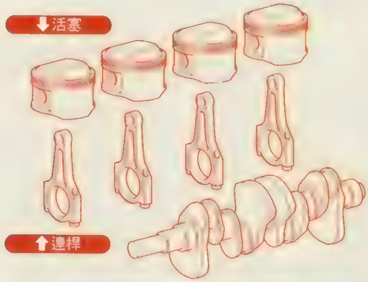
除了到階段2為止的改裝內容外，還將活塞、凸輪與汽門，一直到引擎室本身換成其他材料以追求更高的馬力輸出。這是專為那些追求引擎峰值馬力的比賽而設計的改裝工作。因為引擎的最佳輸出帶將轉移至中、高轉速區，所以必須要同時更換新的變速箱。這個改裝只適合中、上級玩家使用，初學者最好不要碰。

汽缸研磨 *Port Polish*

汽缸研磨是在引擎內部空氣通道的進出口汽門內側施加研磨以減少風阻，並讓引擎反應加快的改裝工作。不過，因為現在的引擎在製造時的精度就已經相當高了，跟以往製造精度較差的引擎相比，汽門研磨所能提升的馬力十分有限。由於花費很高，所以還是等手頭上有閒錢之後再做比較好。在遊戲裡的汽缸研磨並不像真車一樣那麼有必要實行。

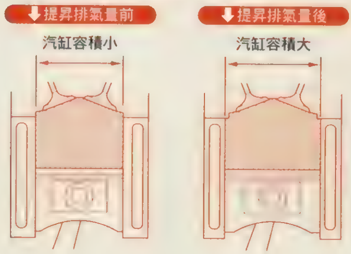
配重調諧 *Full Balance Tune*

針對引擎內部的活塞、連桿與曲軸等驅動零件進行重量平衡的調整，減少運轉時因震動而造成的動力耗損以提升引擎馬力的改裝工作。除了馬力提升之外還能增加引擎的最高轉速，讓引擎能以普通狀態下無法相比，可說是毫無遲滯的順暢速度提升轉速。雖然說這是一個可以在所有轉速帶下提升馬力的改裝，但大概也只能增加10ps左右的程度。



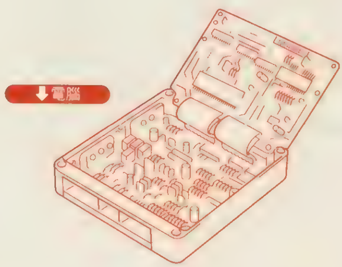
提昇排氣量 *Bore up*

因為引擎的排氣量越大扭力與馬力就會變得越高，所以說只要增加引擎的總排氣量就能提升車輛性能。雖然說從汽缸直徑與行程長度都能提升汽缸的容積，但改變行程長度將會影響到曲軸的安裝位置，所以一般都是以擴大缸徑的方法來進行。在缸徑增加後，引擎的馬力也會增加，同時轉速亦能提高，最佳出力範圍將會向高轉速區移動。



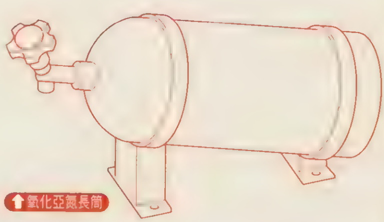
電腦 *Computer*

現在的車輛已經可以說是從頭到腳都離不開電腦的控制了。引擎也相同，必須靠電腦來決定進氣量與點火的時機。只要把記載著這些控制資訊的ROM晶片換掉，就能讓引擎發揮其隱藏的實力。這就是改裝電腦的目的。在遊戲裡車輛因為沒有限速器這項設計，所以並沒有一定要改裝的急迫性。但其價格相當便宜，所以還是可以做做看。



氧化亞氮加速系統 *NOS*

這是把放在長筒裡的加壓氧化亞氮氣體噴進汽缸，使汽油燃燒效率增加以提升馬力的裝置。因為在單場比賽裡能使用的量有限，所以必須要做好噴射量的設定與比賽戰略才能有效地使用。不過，因為這東西在每次賽後都能免費填充，所以就價格效益比上來看其實也還不錯。尤其是高濃度狀態下使用時的引擎馬力與扭力提升量真的是非常驚人。



Tuning Guide **06**

傳動系統

能讓引擎發出的力量傳達到輪胎去的通路就是傳動系統。這裡我們將對組成傳動系統的主要零件進行詳細解說。

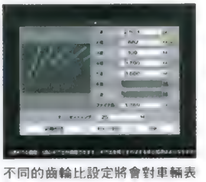
■把引擎輸出的力量透過各個齒輪轉換為不同的轉速與扭力

就如P.25所介紹過的排檔技巧一樣，如果要讓車輛跑得有效率，就一定要適時換檔。執行換檔動作的裝置就是變速器。其構造就如下圖所示；引擎的驅動力透過與離合器連結的輸入軸傳達到變速器內的齒輪組去，這些齒輪組將會利用不同的齒數比例進行減速，將引擎發出來的力量降為各種不同的轉速與扭力並經由輸出軸傳出去。具體來說，在車輛剛起步的時候要減少輪胎轉速並加大扭力，等速度起來了之後再漸漸增加轉速減少扭力。這就是把驅動力傳達到輪胎去的方式。

有趣的地方在於，即使輸出扭力加大轉速減少，或提高轉速扭力下降，對引擎來說其負擔並沒有不同。舉例來說，若把引擎的輸出設定為1，當通過變速器轉換後能得的扭力為2的話，那轉速就會變為1／2。反過來說如果讓扭力變為1／2的話那轉速就會變成2。用來表示減速程度的數值就是齒輪比。齒輪比是由在變速器裡的輸入軸、副軸與輸出軸這三根軸上所裝設的齒輪齒數組合來決定的數值。各位可以在齒輪比的設定畫面裡進行確認。雖然看起來只是一堆數字的組合，但只要記得把這些數值放大的話就能加強輸出的扭力，也就是提升車輛的加速性；把數值縮小的話就是讓輪胎的轉速提高，也就是使車輛的極速上升，這樣的原則就夠了。另外，從變速器輸出的轉速與扭力在經過最終齒輪，也就是用來推動差速器齒輪的齒輪時還會再減速一次。也就是說，只要調整終傳比，就能直接對變速器的整體輸出做調整。

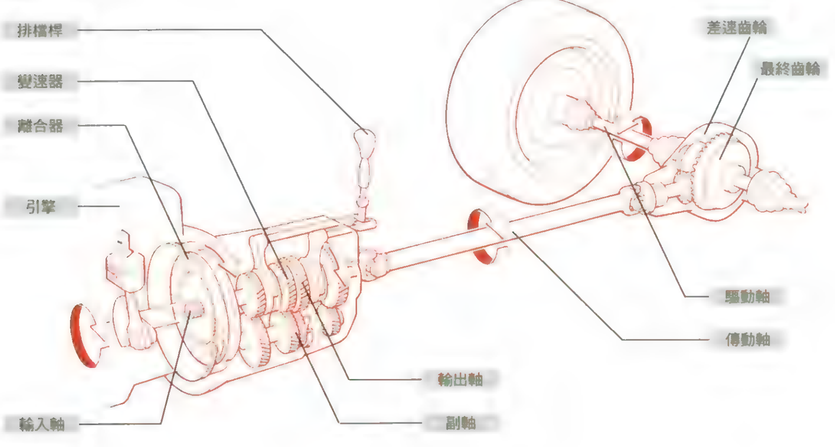


在齒輪比的設定畫面裡可以確認車輛目前的減速比。越低的檔位其減速比越大。



不同的齒輪比設定將會對車輛表現造成很大的影響。重點在於該如何有效率地利用引擎的出力。

變速器構造圖



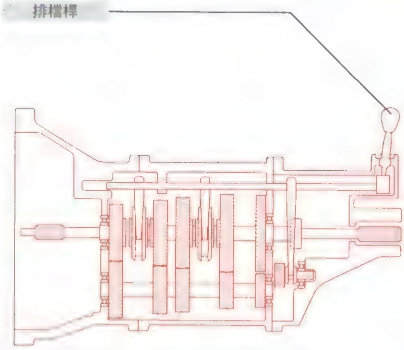
手動變速器（手排）

■要靠駕駛者利用手動的方式來變換檔位

從古至今有許多交通工具都是採用這種手動式（Mannual）變速器（以下簡稱MT）。Mannual這個字是由拉丁文裡代表手的「Manus」演變而來的。此外在英文裡也被稱做「stick shift」。

MT的特徵就是其構造相當單純。駕駛者要靠自己操作離合器與排檔桿來進行變速。因為在運動駕駛裡要讓駕駛者有駕馭感是相當重要的，所以對於重視此一感覺的跑車而言，有些款式的車種只有MT可供選擇。另外，最近為了讓換檔的動作變得較輕快，所以出現了一種只要動一點點排檔桿就能換檔的快速換檔機構。在遊戲裡的MT其實只能稱為半手動而已，因為它在換檔時不需進行對真車來說十分重要的離合器操作。

手動變速器的構造

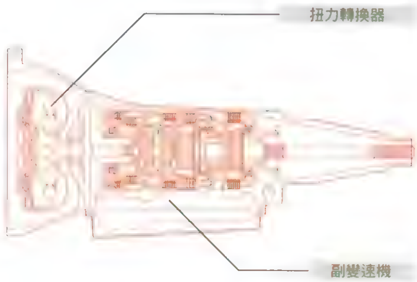


自動變速器（自排）

■電腦會自動執行變換檔位的動作

自動變速器（以下簡稱AT），指的是使用了自動變速機構來取代在MT裡要由駕駛者親自進行離合器操作與變換檔位等動作的變速器。經常被用在那些不追求運動性的家庭房車與高級車上，其最大的優點在於駕駛者可集中注意力在其他的操作上。不過，這種變速器的構造相當複雜，零件數量也很多，不管再怎麼改良重量還是會比MT重。此外，用來取代離合器的扭力轉換器是用油或皮帶來傳導引擎動力，所以在高轉速的狀況下會損失很多馬力這也是其缺點之一。AT可分成全AT，及讓駕駛者操作排檔桿變速的半AT兩種。最近採用半AT的高級跑車有越來越多的趨勢。

自動變速器的構造



One Point　在駕駛真車時不可或缺的「跟趾動作」到底是？

看過職業車手親身在場上駕駛的人應該都知道，他們在彎道前面煞車時會用腳尖踩著煞車踏板，並用腳跟同時推著油門；這就是「跟趾動作」。藉由這種用右腳同時操作油門與煞車的技巧，就能讓引擎的轉速不會因降檔而出現劇烈的變化。雖然在開MT的真車時這是一定要學會，無法忽略的重要技巧，但很可惜地在『GT4』裡因為不需要操作離合器，所以沒機會讓人練習這個動作。



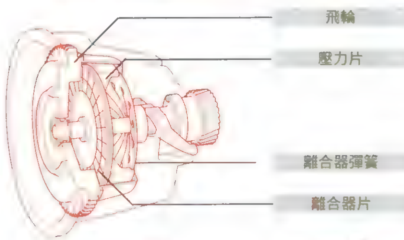
其實玩家在遊戲裡讓車輛降檔時，電腦就會自動去做跟趾動作。

離合器

■把引擎發出的力量傳導到傳動系統去的裝置

離合器是一個把引擎所發出來的動力傳導（或阻斷）到傳動系統去的裝置。構造就如右圖所示，其工作原理並不算複雜。駕駛人在放開離合器踏板時，離合器內部的檔板就會合起，此時裝在離合器上的壓力片會把離合器片往飛輪壓過去，使引擎的動力傳導到變速器裡。當引擎的馬力加大時，離合器片有可能會因抓不住飛輪而開始打滑，此時就要改用口徑更大的離合器片，或是增加離合器碟片的數量來改善這個問題。另外，在強化過離合器之後就能提高引擎動力的傳導效率，也能獲得使車輛換檔速度變得更快的好處。特別是在『GT4』裡做過離合器強化之後車輛在換檔時的反應會有相當大的變化，在常常需要換檔的技術型賽道裡可說是相當有利。雖然真車改裝離合器會出現離合器踏板變重的問題，但遊戲中不必踩離合器，所以完全沒有影響。

離合器的內部構造與動作示意圖





離合器壓緊時的狀態　離合器鬆開時的狀態

One Point 改裝離合器能讓加速性能提升多少？

這裡我們以改裝至392ps馬力的GT-R(R34)進行0－400m衝刺的時間計測為例。由結果可看出動力傳導損失較少的離合器確實能讓成績變好。雖然差距十分微小，但400m的距離就能有此結果也不可小覷。

0－400m時間

單碟式	0'12.586 sec
雙碟式	0'12.522 sec
三碟式	0'12.486 sec

One Point 換上碳纖維傳動軸是否能改善車輛的加速性能？

在遊戲中的零件解說裡對碳纖維傳動軸的說明是，只要換上就能提升車輛的加速性能。這裡我們以原廠的S14 SILVIA為例，實際進行0－400m衝刺的成績做比較。結果就如右表所示，可看出這個零件確實有相當大的效果。

0－400m時間

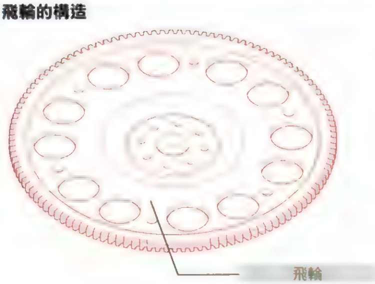
原裝傳動軸	0'15.376 sec
碳纖維傳動軸	0'15.304 sec

飛輪

■能改善引擎對油門的反應

飛輪是幫助引擎往同一個方向旋轉並儲存動能用的裝置。如果讓飛輪的重量減輕就能使引擎對油門的反應時間大幅縮短。但換裝輕量飛輪同時也會造成引擎輸出扭力與加速能力的下降，在爬坡時容易失去速度。因此這種改裝並不適合用在引擎馬力低的車種上；必須先讓車輛有一定水準以上的馬力之後再考慮。另外，由於渦輪增壓引擎在中、底轉速區域時的扭力本來就比較低，如果隨便換上輕量飛輪的話可是會吃到苦頭的喔。

飛輪的構造

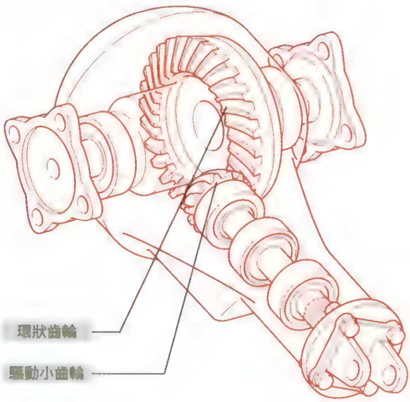


LSD（限滑差速器）

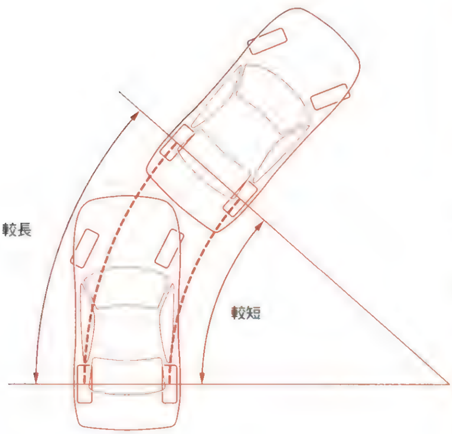
■LSD能讓車輛在過彎時更為平順

在進行LSD的解說前，我們先對其核心部分，也就是名為差速齒輪的裝置做介紹。車輛轉彎的時候，左右兩側車輪會像下圖那樣出現行進距離不同的狀況。此時兩側車輪轉動的次數會出現差異；內側的輪子必須要轉得比外側的輪子快才能平衡。這個名為差速器的裝置就是為了要吸收車輪之間的轉速差，並讓車輛能夠平順過彎而誕生出來的。其構造如右圖所示，主要是由環狀齒輪、驅動小齒輪與側齒輪所構成。雖然就裝置本身而言並不複雜，但其實卻是個劃時代的發明。在直線前進的狀態下，左右兩側車輪的回轉次數相同時差速器便不會動作，但當車輛轉彎時兩側車輪的轉動次數一發生差異；像是左輪要轉120次，右輪要轉80次的時候，差速器就會把兩個車輪間的轉速差給吸收掉。基本上差速器會安裝在驅動輪那一側，但如果是四個車輪都是驅動輪的4WD車的話，就會同時裝在前後兩側。

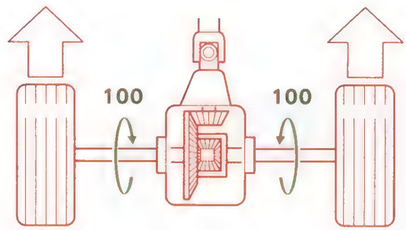
差速齒輪的構造



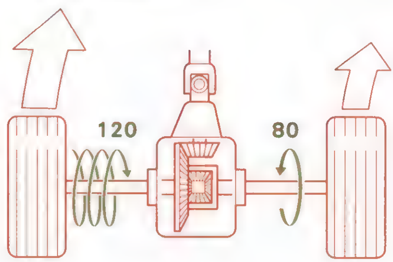
過彎時車輛左右兩側車輪的行進距離



直線行進時車輪的回轉數



轉彎時車輪的回轉數

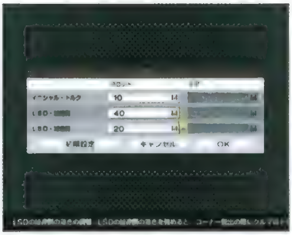


LSD的構造與工作方式

LSD是用來限制差速齒輪動作的裝置

雖說車輛可以靠差速齒輪給予左右兩側車輪不同轉速以便順暢過彎，但這個裝置並不是萬無一失的。舉例來說，當某個輪子陷在爛泥巴裡出現空轉的狀況時，差速齒輪反而會把所有扭力都傳到那顆空轉的車輪上，讓車輛根本無法前進。所以說才會有LSD，用來限制差速器動作，使左右兩側車輪能同時分到引擎扭力的裝置出現。

LSD是在進行競速駕駛或運動駕駛時，只要出現單側驅動輪因為受到橫向G力影響，或陷入路面溝渠而失去抓地力空轉，就會啟動讓引擎的扭力分配到兩邊的車輪去。雖然對差速齒輪的動作做出限制會影響過彎時的表現沒錯，不過它也能讓車輪平均分配到扭力而使出彎加速的狀態變得更好，從結果來看反而更能提升成績。LSD有許多不同種類的結構，在競賽用車裡最常使用的是右圖所示的「多板離合器式」；有著構造簡單且容易調整的優點。



FWD

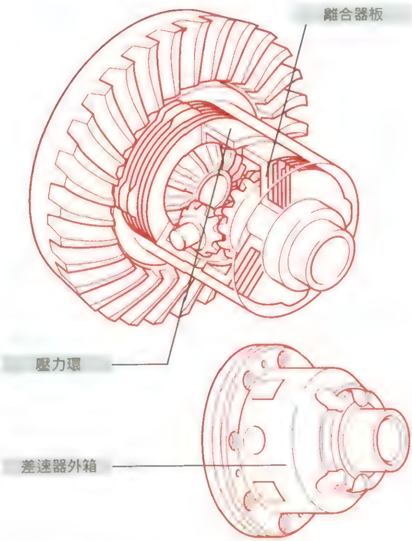
FF車是用前輪來驅動，所以LSD只會被裝在前輪上。在FF車裝設LSD的最大目的，就是使前輪的牽引力能夠增加。



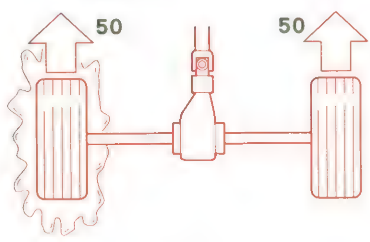
RWD

因為這種車輛在過彎時位於彎道內側的後輪總是會浮起，所以對RWD車來講LSD是不可或缺的存在。當然，它也一樣能增加驅動輪的牽引力。

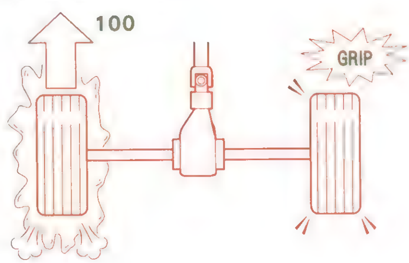
LSD的構造（多板離合器式）



LSD啟動的情況



LSD未啟動的情況



起始扭力與動作扭力

■關於LSD的功效

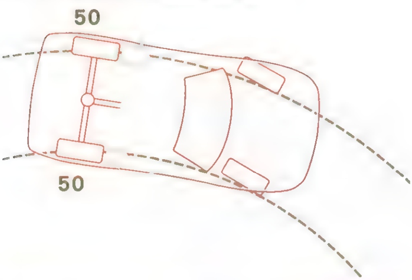
在使用LSD前最好先瞭解起始扭力與動作扭力這兩者的意義。起始扭力是從一開始就對差速器做出限制的力量（也就是說讓LSD先以較小的力量工作），這能讓LSD正式開始動作時對車輛產生的衝擊降低。如果把起始扭力設置為0，那在LSD突然開始動作時就會讓車身失去穩定。不過，這只有開真車時才會發生，在遊戲中可以不用在意；即使把起始扭力調到最低一樣可以順暢地駕駛。動作扭力是指LSD在限制差速器工作時輸出的扭力，也就是LSD在限制差速器動作時能發出的最大力量。如果把動作扭力加大的話，就會讓左右兩側的輪胎有如連結在同一根軸上般，在過彎時差速器產生的效果將會減小，車輛也會變得較難轉向，不過卻能讓煞車保持穩定，也能增強輪胎加速的牽引力。總之，不能只一味加大LSD的動作扭力，應該以車輛特性與自身的駕駛習慣來進行調整。

LSD在動作前與動作中的樣子

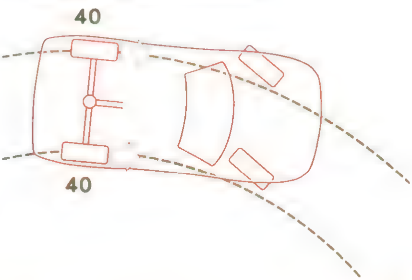


若把起始扭力設得很低，在LSD開始動作的瞬間就會讓車輛動作發生很大的變化。

動作力矩較大時輪胎的回轉速



動作力矩較小時輪胎的回轉速



LSD的動作形式

1WAY LSD

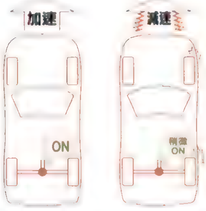
這是只在車輛加速時會限制差速器動作的LSD。對於在加速中牽引力較低的FF車來說也是最合適的LSD，能讓車輪產生的牽引力大幅提高。因為在減速時沒有作用，所以也不會因為入彎煞車而使車輛產生轉向不足的問題（但在減速時車輛也會變得較不穩定）。由於這種LSD當駕駛踩放油門會讓車輛動作特性變得完全不同，所以必須要花點時間才能適應。不過仍確實有值得一試的價值存在。



1WAY LSD只有在車輛加速中發揮作用，限制差速器的動作。

1.5WAY LSD

原本是為了4WD車的前輪所設計的LSD，在加速時會確實動作，減速時則會把限制差速器的力量放輕。雖然被稱作1.5WAY LSD，但在減速中並不只降低一半，而是降到只剩一點點力量。所以說在入彎前踩煞車不但可一面保持車身穩定，也可一面在不讓車輛出現太強的轉向不足情況下順利轉向。由於此一形式的LSD跟其他比起來特性比較沒有那麼鮮明，所以很適合做為首次使用的LSD。也能裝在所有驅動方式的車輛上，可算是萬能型的LSD。



1.5WAY型式的LSD在加速時跟1WAY LSD一樣會啟動，但在減速時只會發揮些許功用。

2WAY LSD

這是不分加速與減速都會對差速器產生限制作用的LSD。因為能讓車輛在踩下油門時發揮強大的牽引力，在煞車時也能保持車身穩定，所以駕駛者可用較大的力量來踩油門與煞車。不過因為這種LSD不分加速與減速都會產生作用，所以會讓車輛在轉彎時產生轉向不足的情況，為其先天的弱點，得靠其他部分的調校配合或是駕駛者本身的技巧才能彌補。事實上，這種2WAY LSD可說是只有老手才能駕馭的東西。



2WAY LSD是不分加速與減速狀態都會發揮功用的LSD，在競速時使用的通常都是這種。

AYC（主動偏航控制系統）

■電腦控制的高科技LSD

這是在三菱製的車輛上搭載的電子控制零件。於後差速器上裝設兩個油壓多板離合器，並各自以電子信號來控制，可分配輸出至左右車輪上的扭力及提供車身平擺的力矩。這個裝置會在車輛入彎前增加內側車輪的扭力以減輕車身往彎道內側甩的力量，在過彎的途中則會增加外側車輪的扭力以減輕車輛轉向不足的問題。



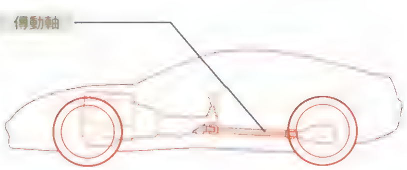
因為本來就是三菱的獨家技術，所以遊戲中只有一部分三菱生產的車輛可以使用。是十分方便的裝置。

傳動軸

■傳動軸是連結變速器與差速齒輪的裝置

傳動軸是指那一根用來連接變速器與差速齒輪的長軸，只有FR車與4WD車會搭載。如果使其輕量化就能得到跟改裝飛輪一樣的效果。雖然在遊戲裡只有碳纖維傳動軸可以選用，但因為價格便宜，如果手上使用的是FR或4WD車種請務必加裝上去。若連飛輪也一起換掉，的確能讓車輛的加速性能變得更優異，不過同時也會降低引擎輸出的扭力，這點請特別注意。

傳動軸的構造



零件清單

傳動系統

變速器／密齒比 *Close*

跟普通變速器相比，密齒比變速器各檔減速比會較為接近。這樣能使引擎在換檔之後轉速不會出現太大的變化，也能讓換檔動作變得更為平順。不過，這種設計與其說是讓齒輪減速比變得更接近，不如說是直接讓後面幾檔的減速比變大，也就是以重視加速的方向來調整變速器。在換裝了密齒比變速器之後，首先會改變的就是加速性能，對馬力較低或最佳出力範圍很窄的車輛尤其有效。因為是以重視引擎扭力而非轉速的方向進行調整，所以加速性能雖會變好但極速會下降。這個零件在技巧型賽道與泥地場地裡很好用，但到了高速賽道裡還是避免安裝比較好。

從圖形上來看的話……



左邊是普通變速器，右邊是密齒比變速器。可以明顯看出密齒比變速器每檔之間的減速比是較接近的。

以車輛的極速做比較



左圖是使用普通變速器，右圖則是使用密齒比變速器。雖然兩者極速差距只有一點點，但在高速賽道裡這小小的差異將會決定勝負。

變速器／超級密齒比 *Super Close*

這是讓密齒比變速器裡各檔減速比變得更加接近的零件，能得到比使用密齒比變速器更快的加速。某些車輛在裝上超級密齒比變速器後會從5檔變成6檔，想把加速能力提升到頂點時會非常有用。另外，使用大馬力引擎改裝車與純競賽用車採用這種變速器的話將能明顯提升加速能力，對最佳出力範圍較狹小的改裝車也能讓引擎轉速隨時保持最好狀況。話雖如此，因為使用超級密齒比變速器會讓極速下降得很厲害，所以只能用在某些特定的賽道上。此外，由於換檔次數會變得很頻繁，所以在開MT車時會變得相當忙碌。

與密齒比變速器之間的比較

這裡我們使用原廠的SPRINTER TRUENO，換上密齒比變速器與超級密齒比變速器後，進行0－400m衝刺與「法國蔚藍海岸」單圈試跑。比較兩者間的成績，結果如下所示，衝刺賽中雖然只差了一點點，但使用超級密齒比變速器跑出來的成績的確是比較好。而在「法國蔚藍海岸」的結果更是出現了一秒鐘的差距。雖然說在試跑時並未使用完全相同的取線，所以有可能縮短差距至不滿一秒，但還是可以看出這裡使用超級密齒比變速器會比較吃香。

加速性能

密齒比變速器

Time 0'17.455



超級密齒比變速器

Time 0'17.279



在0－400m衝刺裡成績意外地接近。雖說只有0.1秒，但在行走距離加長後兩者差距將會拉遠。

單圈時間（法國蔚藍海岸）

密齒比變速器

Time 2'10.553



超級密齒比變速器

Time 2'09.998



在「法國蔚藍海岸」這種技術型場地裡，每檔之間的齒輪比是越密越好。跑出來的結果的確足以驗證。

Tuning Guide

零件清單

傳動系統

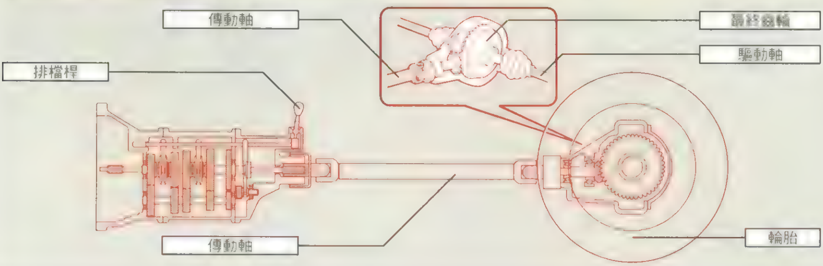
變速器／全套定製 *Full Customize*

密齒比及超級密齒比變速器的齒輪比打從一開始就固定了，不過只要使用這種全套定製變速器就能調整包含最終齒輪在內的所有檔位齒輪比。可依照場地、車輛特性與比賽種類來進行更細微的齒輪比調整工作。當然，如果只單單把它裝上去的話是無法發揮此零件應有的效果與好處，一定要自己調整各檔的齒輪比才行。如果覺得一檔一檔來調太麻煩的話，也可以使用自動設定的功能來進行。

下圖就是變速器各齒輪與最終齒輪間的關係。

最終齒輪的用途已經在P.74裡做過粗略的解說了；它是拿來做最後一次調整引擎輸出動力用的零件。位在傳動軸的前端，負責推動差速齒輪。藉由改變這顆齒輪的減速比，駕駛人就能輕鬆調整車輛的加速性與極速。如果覺得自動設定的功能不夠用的話，可以先調整最終齒輪比看看。

■ 各檔齒輪與最終齒輪間的關係



One Point 依齒輪比不同所得到的加速性與極速變化

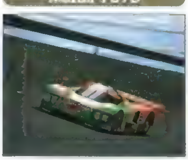
使用Mazda 787B藉由自動設定功能進行測試。測試時以每5 LEVEL為一級分成五組，分別對最高極速與0－400m衝刺進行測試，可再次對調整齒輪比會對加速性及極速產生影響的理論做驗證。結果如右，首先從極速來看，LEVEL25到了5檔之後引擎轉速就已經脫離最佳出力範圍，所以反而是換到5檔後還能維持在最佳出力範圍裡的LEVEL20會比較快。另一方面，在0－400m衝刺裡則因為LEVEL5在到達400m之前就無法再提升轉速了，所以反而比使用LEVEL10還要慢。

測試賽道



在長直線道裡看車輛的極速能有多快。這裡只對變速器的齒輪比設定做調整。

Mazda 787B



使用車種是Mazda 787B。雖然是Le Mans大賽專用車，但變速器只有5檔。

以等級進行分組的極速與0－400m衝刺成績變化

Level	極速	0－400m衝刺
Level05	276Km/h	0'09.547
Level10	321Km/h	0'09.495
Level15	367Km/h	0'09.462
Level20	378Km/h	0'09.432
Level25	370Km/h	0'09.423

離合器／大容量單碟 *Sports*

這是為了要應付初步改裝引擎而加大口徑以提高摩擦力的單片式離合器。跟普通離合器相比，昇檔時感覺較直接，換檔也較平順。因為價格便宜，所以很適合初步改裝的車輛使用。

離合器／雙碟式 *Twin Plate*

這是把離合器片增為兩片，用來應付能發出強大扭力與馬力引擎用的競賽用離合器。在換檔時能改善離合器打滑的現象，並提升加速性。此外，由於旋轉力矩會變小，所以引擎對油門的反應也會變得較為銳利。

離合器／三碟式 *Triple Plate*

這是藉由把離合器片增為三片，使引擎扭力的傳導提升至極限，並使換檔感覺變得更為直接的離合器改裝套件組。相當適合做過重度引擎改裝的車輛使用。只要裝上了這個零件，在大馬力車種上常常出現的離合器打滑現象就會消失。

飛輪／跑車型輕量飛輪 *Sports*

這是由鉻鉬鋼製造的輕量飛輪。裝上去後可讓引擎較為順暢地提升轉速，也能稍微改善車輛的加速性。不過它犧牲掉了引擎部分的扭力。如果引擎扭力較低的話，很可能會在爬坡時失速。

飛輪／半賽車型飛輪 *Semi Racing*

這是為了比賽用而開發的輕量化飛輪。能讓引擎對油門的反應變得比使用跑車型輕量飛輪時還要敏銳，也能讓換檔所需的時間縮短。但由於大幅增加了加速能力後會使引擎輸出的扭力變小，所以在爬坡時常常會讓車輛失去速度。

飛輪／賽車型飛輪 *Racing*

這是競賽專用的超輕量化飛輪。雖然使用這個零件能讓引擎對油門控制的反應變得十分好，也能大幅提高車輛的加速性，但引擎扭力的減少量也是最大的，故一定要配合其他改裝補強。這個零件對高性能的高轉速型引擎特別好用。

LSD／1WAY *1way LSD*

只在加速起作用的LSD。想讓加速時擁有更大牽引力就可以使用它。因為減速時不會起作用，所以對先天轉向不足的FF車相當好用。當然，其他驅動方式的車種也可以裝。不過這種LSD有很強的個性存在，不喜歡的人大概無法接受。

LSD／1.5WAY *1.5way LSD*

這種LSD除了會在加速起作用外，在減速也會稍微有一點作用。能讓車輪在保有強大扭力的狀態下提升煞車的穩定性。跟1WAY比則沒有太明顯的個性，可說是人人皆可用的LSD。如果要裝設LSD的話，可以先從1.5WAY開始嘗試。

LSD／2WAY *2way LSD*

這是會在加速與減速都發生作用的LSD。雖然能讓車輛在急加速與減速的狀態下保持穩定，但也會帶給車輛轉向不足的問題。此為其缺點。如果想提升車輛在激烈駕駛狀態下的安定性，可以選這種LSD來用。

LSD／全套訂製服務 *Full Customize LSD*

這是可分別調整加速與減速動作扭力及起始扭力之競賽用LSD。由於車輛運動特性將會依設定方式不同而出現大幅的變化，所以說如果不慎做出錯誤設定將會讓車輛反應變得很詭異，這點一定要小心。毫無疑問地是給老手使用的零件。

AYC控制器 *AYC Controller*

這是為了強烈轉向不足特性的4WD車種而開發的電子控制零件。因為能直接控制左右兩邊的後輪，所以可輕易改變車輛的轉向特性。由於在真實世界裡是三菱Lancer Evolution車系專用配備，所以在遊戲中也只有這一型車輛能裝。

傳動軸／碳纖維製 *Carbon Piopeller Shaft*

這是用碳纖維製的輕量傳動軸。裝上去之後就能讓車輛的加速性能變好，不過同時也會造成扭力下降，使爬坡的時候損失速度。跟飛輪相同，在進行傳動系統零件輕量化時一定要一面考慮引擎特性一面改裝才行。

Tuning Guide **07**

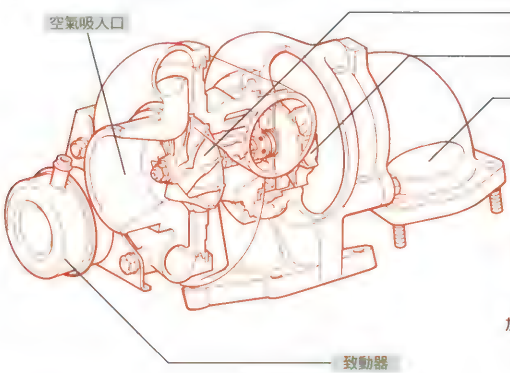
增壓器

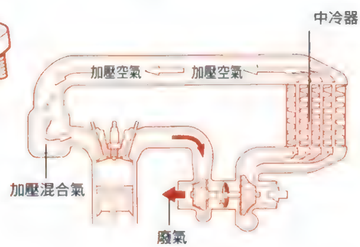
增壓器是能讓引擎馬力得到飛躍性提升的裝置。這裡我們將針對渦輪增壓器、中冷器，還有另一種機械增壓器的構造與工作原理進行解說。

能在引擎的[illegible]增壓器

渦輪增壓器的工作原理是利用引擎排放出來的廢氣推動渦輪，然後再推動與其相連的空氣壓縮器把經過壓縮的空氣往引擎裡送，這樣就能讓引擎發揮強大的力量。經過壓縮的空氣在送入引擎內燃燒時的壓力稱為增壓值，此一值越大就代表有越多的混合氣體被送入汽缸裡燃燒，使引擎的馬力變得越大。雖然市售渦輪的增壓值一般都在1kg-m上下，但過去F1的渦輪增壓引擎也曾使用高達3～3.5kg-m的壓力。因渦輪增壓器在工作時渦輪轉速越高效果會越好，所以在引擎會大量排出廢氣的高轉速區裡有最佳的工作效率。在渦輪剛開始進行增壓時車輛會突然出現令人驚奇的加速，這就是渦輪增壓的特性。但當引擎轉速降低時，渦輪也會因為慣性而無法立刻在重新踩油門時給予引擎增壓，則稱為渦輪遲滯現象。此一不連貫的感覺有人喜歡，也有人討厭。另外，渦輪遲滯現象的嚴重程度會跟使用的渦輪大小有關。而要讓渦輪發揮最大性能還必須使用中冷器。由於被渦輪吸入的空氣會因壓縮而發熱膨脹，使分子的密度降低，所以必須讓它們先通過中冷器冷卻下來提升密度，這是能否提高渦輪工作效率的一個重要因素。雖說使用大容量中冷器是有較強的冷卻效果，但同時也會帶來一些副作用，所以不能無限制地擴大。

渦輪增壓器與中冷器構造圖





One Point 各式各樣的渦輪增壓器

單渦輪

這是在一顆引擎上裝置一顆渦輪進行增壓的方式。如果使用號數較小的渦輪，雖然無法得到強大的馬力，但可以把渦輪遲滯現象降低。

雙渦輪

這是在一顆引擎上放置兩顆渦輪進行增壓的方式。通常會使用兩顆小渦輪，以便在渦輪遲滯較低的狀態下得到跟使用一顆大號數渦輪相仿的進氣量。

漸進式渦輪

這是把兩顆渦輪按大小順序排列，並使用電腦依速度判斷來決定使用哪一顆渦輪加壓。這種劃時代的設計不但可減少渦輪遲滯，也能讓車輛得到更大的馬力。



↑漸進式雙渦輪

零件清單

渦輪系統

渦輪組件／第一階段 Stage1

這是使用較小號數渦輪，在不犧牲引擎中低轉速區域扭力下增加高轉速區域輸出馬力的渦輪改裝套件。這組套件有著低渦輪遲滯與快速反應的特性，不管是在哪種賽道都能使用，很適合做為改裝渦輪的入門套件。

渦輪組件／第二階段 Stage2

這是考慮引擎在中低轉速區域表現平衡下再加大高轉速區域峰值馬力的渦輪套件。雖然說跟第一階段相比，低轉速時的扭力稍微下降了沒錯，但在過了中轉速區域之後就能讓引擎發出更強大的馬力來。在實用性與馬力上取得了平衡，可說是最好用的套件。

渦輪組件／第三階段 Sports

這是重視峰值馬力，把焦點放在0－400m衝刺等競賽的渦輪套件。跟第二階段相比，引擎的最佳出力範圍會往高轉速區域移動，如果能配合密齒比變速器的話表現將會更好。另外，因為渦輪遲滯效應已經開始會影響到再加速，所以不適合用在需要常踩放油門的技術型賽道裡。

渦輪組件／第四階段 Stage3

這是只追求最大馬力的高轉速型渦輪套件。雖然很適合用在測試賽道等超高速場地，但卻不能在需要常踩放油門的技術型賽道裡使用。當然，此一套件有著相當大的渦輪遲滯效應，能裝的車種也很有限，若只是因為自己的車輛能用就隨便裝上去的話將會招來危險。

中冷器／跑車型 Stage4

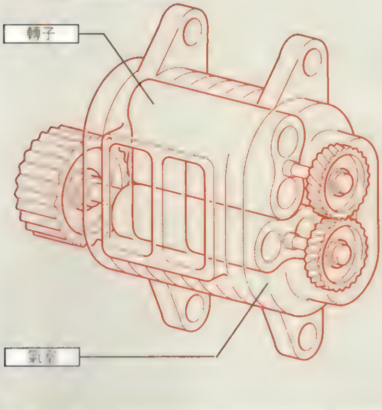
這是對因渦輪增壓器加壓而變熱的空氣進行冷卻動作的中容量跑車用中冷器。雖說是在改裝渦輪時一定要裝的零件，但如果手頭上資金夠多的話還是直接選用賽車型大容量中冷器會比較好。不過部份車種無法安裝就是了。

中冷器／賽車型大容量 Racing Big

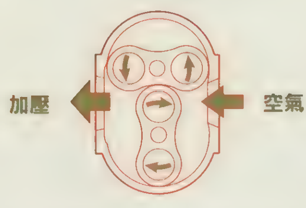
這是比跑車型中冷器容量還要大的賽車型中冷器。能大幅降低進氣溫度。不過，在加大中冷器容量後會讓油門反應變得稍微慢一點，所以在需要時常加減速的技術型賽道裡可能反而會讓自己陷於不利的狀態。

機械增壓器 Supercharger

機械增壓器的構造圖



機械增壓器是透過引擎曲軸推動的壓縮機來供給引擎加壓空氣，以提升馬力效果的一種裝置。雖然對油門的反應十分良好，同時也能從低轉速一直到高轉速區域提供平順的增壓，但它無法做到像渦輪增壓那麼大的馬力提升，重量也稍嫌重了點。另外，能使用機械增壓器的車種也十分有限。



Tuning Guide **08**

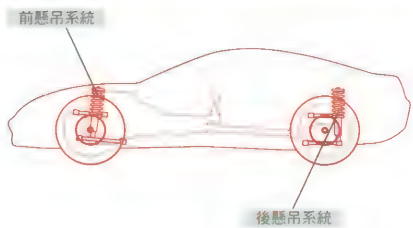
懸吊系統

懸吊系統是車輛用來吸收來自路面衝擊的裝置。在此將會對與懸吊系統相關的所有零件，從構造、效能一直到工作原理進行解說。它對車輛而言可說是最重要的部分。

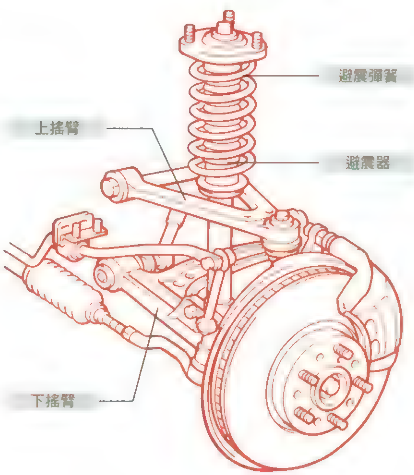
懸吊系統

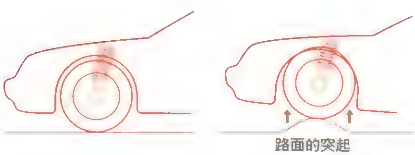
■來自路面的衝擊要靠避震器吸收

懸吊系統除了要支撐車體重量外，還要在路面不平時吸收與緩和車輪上下震動產生的衝擊。如同下圖，藉由懸吊系統的動作就能讓各部分的震動減輕，使乘客得到較舒適的乘坐感。懸吊系統的組成如右圖所示，上搖臂與下搖臂會隨著車輪上下移動，而其動作將受到避震彈簧與避震器的控制。雖然從表面來看這些都是為了讓車輛坐起來變得更舒適的設計，但其實它們對車輛操控性也有很大的影響。讓懸吊系統設定變軟的話就會增加車輛的橫滾與俯仰角，如果太硬的話又很容易讓輪胎超過極限。所以說在進行運動駕駛時，懸吊系統的調校是一件相當重要的工作。



懸吊系統的構造



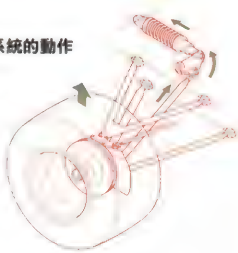


One Point 內置式與外置式懸吊系統

懸吊系統從安裝位置來看可分為兩種。一種是像普通車般把避震器裝在底盤外的外置式懸吊，另一種則是把懸吊系統設置在底盤內（一體成型車身）的內置式懸吊。右圖是方程式賽車懸吊系統動作圖，這就是典型的內置式懸吊。將懸吊系統內置化的理由是為了要把避震器等比較重的零件收進底盤去，使避震器支架上承受的力量減少以提升運動性。GT賽車也是為了同樣的理由而採用內置式懸吊設計的。

方程式賽車懸吊系統的動作

雖然內置式懸吊系統在性能上有很大的優點，但卻不易進行維修　一般市售車是不會採用這種設計的



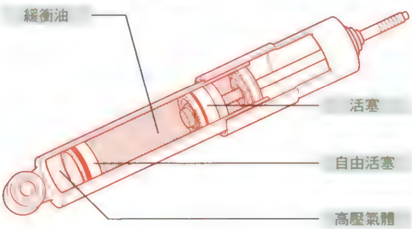
避震器

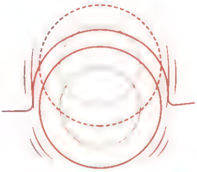
■避震器是用來抑制彈簧震動的裝置

使用避震器的目的是為了要吸收避震彈簧的震動並控制懸吊系統的行程速度。其構造如右圖所示，一般會在裡面放置緩衝油跟活塞。這根活塞能配合彈簧動作上下移動，並利用緩衝油通過上面開著的小孔（Orifice）時發出的阻力來削減彈簧上儲存的能量。

避震器本身有許多種不同的設計，現在最常用在賽車上的是氣體避震器。當懸吊系統進行激烈動作時，避震器裡的活塞也得在短時間裡移動很長的距離，這樣在緩衝油裡就會出現氣泡並使其緩衝能力大幅下降。而氣體避震器就是為了解決這個問題，特別在避震器裡封入能吸收氣泡的氣體。另外，可變阻尼的避震器則是藉由調整汽缸裡小孔的大小來改變其緩衝係數，這能讓駕駛人配合場地與駕駛習慣來進行較為精密的調整。

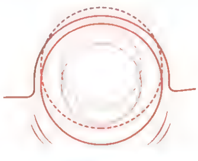
避震器的構造（氣體式）





阻尼：小

避震器阻尼較小時可以讓車輪順著地面的凹凸起伏緩緩移動，讓車輛坐起來的感覺較軟。



阻尼：大

使避震器阻尼變大的話就會讓它吸收衝擊的能力降低，車輛坐起來的感覺就會較硬。

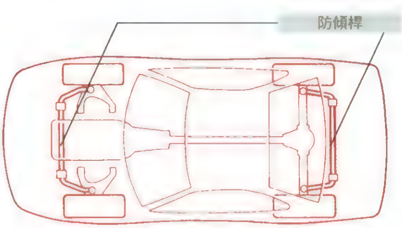
防傾桿

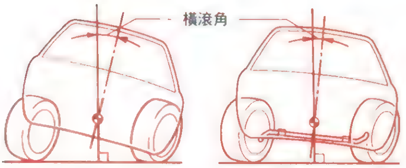
■防傾桿是用來減低橫滾角的裝置

防傾桿是一種扭桿彈簧，其構造相當單純。只要用一根鐵棒連接左右兩側的懸吊系統，就能利用鐵棒的抗扭剛性來抑制車輛的橫滾動作。而且它在左右兩側車輪同時運動並移動荷重時不會動作，所以對荷重移動沒有影響。只要將其裝上去就能輕鬆地抑制橫滾，使過彎變得更銳利，或是讓車輛對方向盤的反應變得更靈敏。順便一提，防傾桿這東西並不是只有真車能裝，就算是遙控汽車也一樣能夠使用。

防傾桿的剛性會隨著其粗細大小而變化。直徑較粗的防傾桿抗扭剛性也較高，能夠抑制車輛橫滾的能力也越強。反過來說，使用的防傾桿直徑較細的話雖然情況會比不用防傾桿好一點，但還是比不上使用粗防傾桿的效果。本作中可分別對裝在車輛前後方的防傾桿進行七個階段的剛性強度調整。

防傾桿的構造





無防傾桿

橫滾：大

有防傾桿

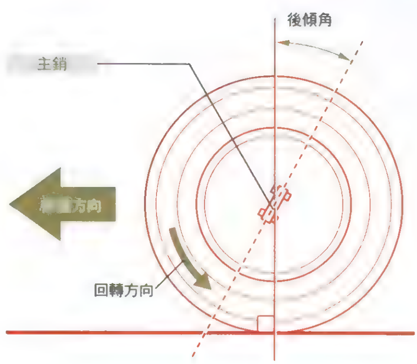
橫滾：小

車輪定位的基礎

■影響車輛操作特性的三大要素

後傾角是如右圖所示，以車輛前進方向為準，主銷與鉛垂線之間的夾角。因為輪胎的接地位置會在主銷軸線與路面交點之後，所以讓它能隨時朝向輪胎的前進方向才能利用到地面的反作用力。也就是說，加大後傾角就能加強車輛直線前進的能力，方向盤也比較容易回正。反之則會讓方向盤轉起來變重。若用GT FORCE Pro進行遊戲就知道了，在車輛甩尾時方向盤會往車輛前進的方向轉去也是受到後傾角的影響。不管是什麼遊戲，包括本作在內都不能調整輪胎的後傾角。其實在真實世界裡也沒有機會動到這東西。一般的後傾角設定是在1～2度。

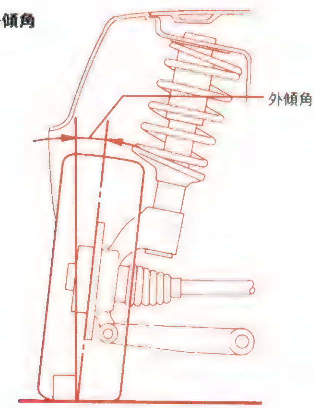
後傾角



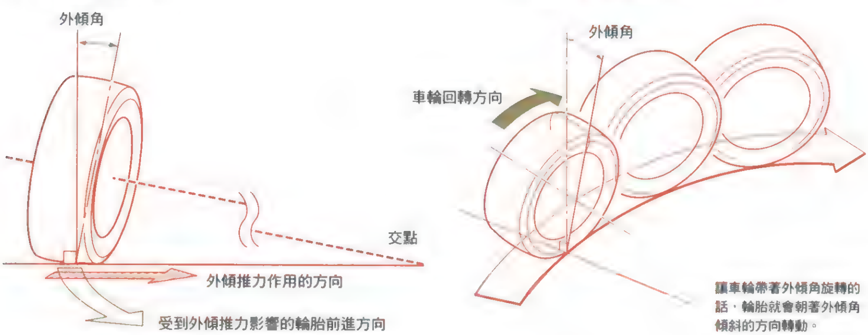
■外傾角

外傾角指的是輪胎傾斜時其中心線與鉛垂線的夾角。如範例圖所示，輪胎下半部比上半部要來得向外偏稱為負的外傾角（以下簡稱負外傾角）。反過來說，如果上半部比下半部偏外的話就是正的外傾角（以下簡稱正外傾角）。包括本作在內，車輛出廠為了要讓過彎時外側輪胎能有較良好的接地狀態，會做負外傾角的設定。不過，在設定了外傾角之後輪胎就會像下圖那樣受到一種向傾倒方向施加的力量，也就是外傾推力（camber thrust）。這會成為輪胎的負擔。當外傾角角度越大，外傾推力也會變得越強。為了要去除這種力，通常使用的做法就是設定將在後面解說的束角。

外傾角



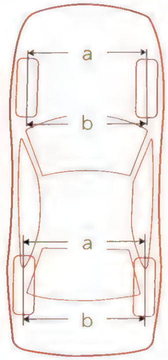
外傾推力的原理



■束角

束角指的是從車輛上方來觀察時左右車輪的傾斜角度。就像右圖所示，如果以輪胎前方的距離為a，後方的距離為b的話，那a比b短時就稱為內束，a比b長時則稱為外束。為什麼會需要設定車輪的束角？除了可以改變車輛的轉向特性外，最大的原因應該還是為了要矯正車輪受到外傾推力影響而偏離行進路線的問題。請參考右下角的圖，如果車輪設定了負外傾角的話會往A方向前進，這時就要把輪胎往C方向設定（也就是讓車輪外束）才能把前進方向拉回B。基本上，車輪的外傾角越大束角就得調得越大，但束角調得太大又會影響車輪的轉動，使車輛的運動性與操控性變差。再加上在開真車時會讓輪胎產生只往一個特定角度磨耗的問題，所以沒有人會把束角調得過大。也就是說，沒有一種方法能決定用了多大的外傾角就該配上多大束角，這一切都得看駕駛人本身的習慣來決定。

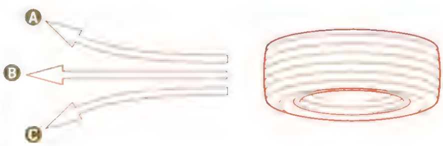
束角的概要



a<b=內束
a>b=外束

雖然調整束角就能改變車輪的前進方向，但這並非不可或缺的調校。

受到外傾角與束角設定所影響的車輪前進路線

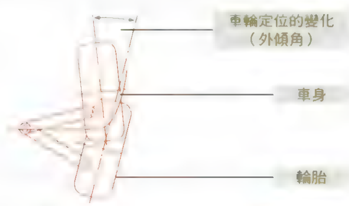


Ⓐ車輪受到外傾推力影響時的前進方向（負外傾角設定時）
Ⓑ車輪前進的方向
Ⓒ受外束角設定所影響的車輪前進方向

One Point 懸吊系統所要求的性能是？

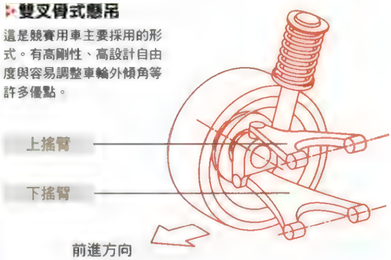
懸吊系統在動作時會因受衝擊力引起變形而影響車輪定位。車輪定位如果發生變化的話就會影響到輪胎抓地力，使其無法發揮出100%的性能。因此有許多技術人員正日以繼夜地研發能在受衝擊時也不讓車輪定位出現太大變化的懸吊系統。在目前使用的懸吊系統中，下面要介紹的兩種可說是最為優秀的。

懸吊系統受到衝擊時車輪定位會出現變化



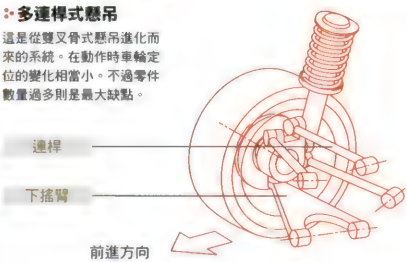
雙叉骨式懸吊

這是競賽用車主要採用的形式。有高剛性、高設計自由度與容易調整車輪外傾角等許多優點。



多連桿式懸吊

這是從雙叉骨式懸吊進化而來的系統。在動作時車輪定位的變化相當小。不過零件數量過多則是最大缺點。

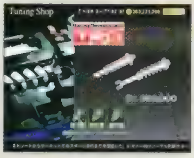


零件清單

懸吊系統

跑車懸吊組件 Sports Kit

這是能讓初學者輕鬆使用的懸吊系統改裝組件。裝上去後可以10階段強度來調整避震器阻尼大小與外傾角。因為其阻尼無法調得很高，所以車輛並不會變成跳跳車。



價格便宜，很適合作為入門改裝的零件。

半賽車懸吊組件 Semi Racing Kit

這是為了中級者設計的可調車高式懸吊系統組件。與原廠的懸吊系統相比，其阻尼與彈簧強度都會變得稍微高一些。可調整的項目包括阻尼、外傾角與車身高度。



雖然價格有點貴，但卻能提供比跑車組件還要好的運動性。

全套訂製服務 Full Customize

除了避震器的阻尼外，其他像是外傾角調整、束角調整、車高調整與彈簧強度的設定等相關項目都能進行精細的調校。除此之外還可裝設防傾桿。避震器也可對拉伸（bump）、壓縮（rebump）分別進行10階段的調整。



雖然很貴，但卻有相對應的價值。不過，如果缺乏設定知識的話，就算裝上去也是沒用的。

One Point 只更換懸吊系統是否能提升成績？

這裡我們將對只更換懸吊系統零件的狀態下能讓成績進步多少的問題進行測試。使用車種是原廠的「Toyota SUPRA」，使用賽道則是「杏色丘陵賽道」。



跑車懸吊組件

與使用普通懸吊系統時，車輛因能承受的極限太低而不好駕駛的情況相比，裝上跑車懸吊組件對方向盤控制的初期反應會變得相當好，極限也比之前高。但還是無法在過彎時使出全力，輪胎也變容易產生滑動。不過，調一下避震器的阻尼應該能稍微改善此一情況。另外，使用原廠零件的成績是1'34.128"。

裝上跑車懸吊組件之後的成績	1'32.023

半賽車懸吊組件

與使用跑車懸吊組件相比，過彎時能讓駕駛人踩更多油門，操縱性也得到進一步提升。雖然轉向不足的情形會變得稍嫌嚴重，但車輛對方向盤的反應也變得更加靈敏。不過，成績與使用跑車懸吊組件沒有太大差異亦是事實。這套組件能提升車輛的駕駛性能，只要多加練習一定能跑出更好的成績。

裝上半賽車懸吊組件之後的成績	1'31.774

全套訂製服務

因為輪胎依舊使用普通胎，所以原本就不期望換上此一零件還能榨出多餘的性能。不過車輛在換上之後操控性竟然還是上升了，雖然輪胎不可避免地依舊時常打滑，但還算能控制得住。這套組件的性能之高是普通懸吊系統完全無法相比的。換上後不但能保有高操控性，開起來也變得遊刃有餘。

裝上全套訂製服務之後的成績	1'31.354

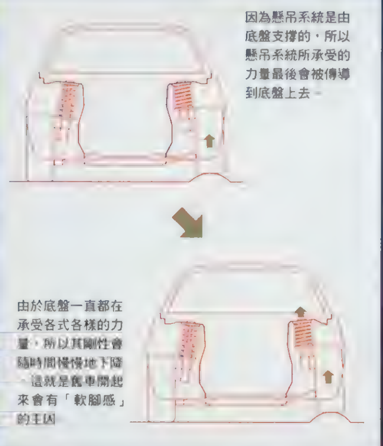
GRAN TURISMO 4 Official Guidbook

Column

懸吊系統與車體剛性之間的關係

在設定懸吊系統之前記得先提升剛性！

雖然懸吊系統能緩和來自於路面的各種衝擊，但最後要承受這些力量的還是車體（底盤）。車體除了得固定四個輪子的懸吊系統外，還得持續接受撞擊與位置經常變化的荷重，可說是在相當嚴苛的條件下工作。所以過了一段時間後，車體製作材料就會出現劣化，並使剛性慢慢降低。在「GT4」購買中古車時，會發現對方向盤的操控反應並不是很靈敏，這就是重現出車體在經年累月使用下劣化的實際情形。如果剛性下降的話，就無法好好承受由懸吊系統傳來的衝擊力，也會讓車體變形並影響懸吊系統的正常工作。中古車操控感之所以不是很好的主因即在於此。因此，如果想對懸吊系統作出十分完美的設定，就必須要先加強車體剛性，這是相當重要的工作。



因為懸吊系統是由底盤支撐的，所以懸吊系統所承受的力量最後會被傳導到底盤上去。

由於底盤一直都在承受各式各樣的力量，所以其剛性會隨時間慢慢地下降，這就是舊車開起來會有「軟腳感」的主因

車體剛性會影響成績!?

車體剛性會對單圈時間造成怎樣的影響？現在我們就用中古的「Mazda Eunos Roadster」在筑波賽車場進行測試。在提升車體剛性前跑出的成績大約是1分11秒4左右，而提升了剛性之後跑出來的成績則約1分11秒。雖然把誤差考慮進去之後差異可以說並沒有多少，但車輛開起來的感覺就是會舒服很多。



雖然筑波賽車場裡比不出差距，但到紐堡林之類的去跑一定會讓兩者間的差異變得更加明顯。

提升車體剛性前



雖然不是說很難開，但對方向盤的反應就是很遲鈍。

提升車體剛性後



動作變得較敏捷，車輛在超過極限時的穩定性也提高了

09 Tuning Guide 輪胎

輪胎是車輛與地面唯一的接觸點。雖然外表看起來沒有什麼特別，但它可是車輛零件中最重要的一環。這裡我們將會把其構造與抓地力的原理介紹給各位。

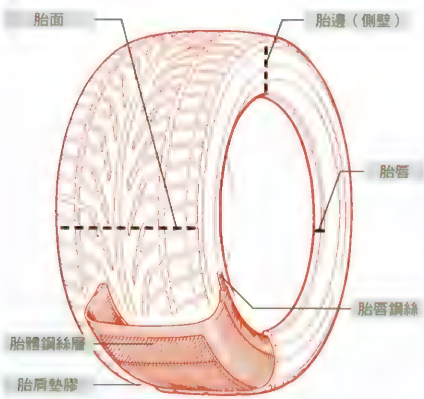
輪胎

■把引擎發出的力量傳達到路面，並推動底盤前進

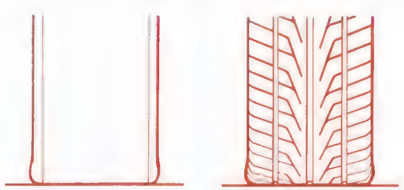
說起車輛與路面唯一接觸到的部份，那就是輪胎了。輪胎的性能將會對車輛本身造成極大的影響。其實「輪胎」這個名詞只是通稱，與其他零件一樣底下還有著各式各樣的分類。現在主要用在汽車上的是輻射式無內胎輪胎，下圖就是其構造。從外觀上來看，令人最在意的應該就是胎面部分了。這裡被雕刻了許多花紋，但可不是隨便刻上去的。這些胎紋與排水性、接地性能及許多其他功能都有關係。從這裡開始一直到胎邊為止，是由厚度與硬度不同的材料所組合而成，有吸收來自路面衝擊的功能。至於與輪框接觸，名為胎唇的部分裡則有一條胎唇鋼絲穿過，它是為了防止輪胎脫離輪框而設置的。

輪胎之所以能產生抓地力的理由，簡單地說就是路面與輪胎之間發生摩擦。因為摩擦力會隨著接觸面積的增加而變大，所以基本上胎面越寬抓地力就會越高。但像下圖那樣表面光滑無胎紋的光頭胎之所以能比一般使用的輻射胎抓地力還要強，除了膠料會因高溫融化之外，影響最大的還是兩者的接觸面積不同。順帶一提，膠料指的是胎面所使用的橡膠原料。與硬的橡膠比起來，軟質的橡膠抓地力會比較高（但抗磨耗性也會變低）。抓地力越高的輪胎，使用的膠料通常都較軟。

輪胎的構造



普通胎與光頭胎的接觸面積差異



One Point 輪胎不夠熱的話是無法發揮應有性能的

賽車場上用的輪胎最特別之處，應該就是若其溫度沒高到一定程度的話就無法發揮100％性能。在真實世界裡的比賽，正式起跑之前一定都會先跑一圈暖胎圈，車手們通常都會利用這一圈拼命扭動車頭以使輪胎溫度能夠升高，讓車輛能在起跑時速度快一點。這個遊戲當然也不例外，畫面上的輪胎磨耗度如果顯示藍色，就代表輪胎的溫度還不夠高，無法發揮抓地力。等輪胎溫度上升之後，會變成黃綠色，抓地力也會慢慢增加。不過，在輪胎沒有磨耗要素的比賽裡不用在意輪胎溫度的問題。



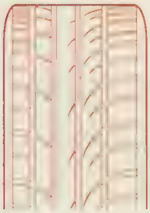
輪胎在溫度低時顯示的是藍色，這種狀況下只有90%的抓地力。



等輪胎的溫度升高之後就會慢慢變成黃綠色。這種狀況下輪胎才能發揮100%的抓地力。

零件清單

輪胎



普通胎 *Normal Tire*

- 經濟胎（N1）－免費
- 街道胎（N3）－免費
- 舒適胎（N2）－免費

這些名為「普通胎」的輪胎其抓地力是以現實世界裡使用的輪胎來模擬的。在此一群組裡抓地力最高的街道胎，其抓地力與目前高性能的跑車胎「Bridgestone POTENZA RE-01R」差不多。因為全部都是免費，如果想嘗試開真車的感覺或是要磨練駕駛技術的人，就請用用看這些輪胎吧。



跑車胎 *Sports Tire*

- 硬胎（S1）－4,100Cr
- 軟胎（S3）－5,600Cr
- 適中（S2）－預設使用

「跑車胎」的抓地力比普通胎要強上一個等級。它們有著跟真實世界裡被稱為「半光頭胎」的輪胎相近的抓地力。在購入車輛時附送的是有著高抓地力與耐磨耗性的適中胎。至於另外兩種則需要額外花錢購買。如果想要正式出賽的話，至少得用這種等級的輪胎才行。



賽車胎 *Racing Tire*

- 超級硬胎（R1）－7,900Cr
- 適中（R3）－22,000Cr
- 超級軟胎（R5）－47,000Cr
- 硬胎（R2）－10,000Cr
- 軟胎（R4）－34,500Cr

就如同其名所示，這些輪胎都是拿來比賽用的光頭胎。上面沒有任何胎紋，有著比其他輪胎大的接地面積。是道路比賽使用的輪胎中抓地力最高的一群。這些輪胎依使用的膠料硬度區分為五種，而冠上了「超」字等級的輪胎性能都非常極端，使用時要特別注意。在普通的比賽裡，只要使用平衡性不差的R2、R3胎出場就夠了。

泥地胎 *Dart Tire*

- 泥地胎（DT）－22,000Cr



這是專門為了在泥地（砂礫路面）上前進而設計的輪胎。雖然價格很高，也不是所有車種都能裝，但如果要在「特殊狀況競賽」中出場的話就是不可或缺的零件。另外，在遊戲裡這種輪胎沒有磨耗的要素。

雪地胎 *Snow Tire*

- 雪地胎（ST）－22,000Cr



這是要在雪地或是冰面上進行比賽時所使用的輪胎。它並非那種在胎面上打了鋼釘的防滑胎，而是競賽用的無釘防滑輪胎。與泥地專用胎一樣，並不是每一台車輛都能裝上雪地胎出場比賽。

Tuning Guide **10**

其他

這是在改裝選單的「其他」部分裡出現的零件。除了「可調式中央差速器」之外其他都是跟車體剛性與重量相關的重要部份，絕對不能夠忽略。

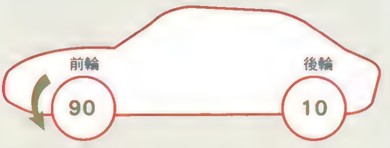
零件清單

其他

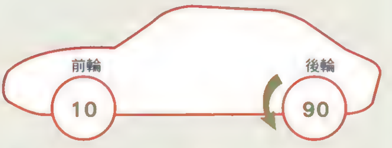
可調式中央差速器 *Variable Center Deff*

可調式中央差速器是一個用來自由分配4WD車前後輪力矩的裝置。由變速器輸出的動力將會經由這個裝置分配到前後輪去，所以只要調整它就能改變前後輪出力的大小，讓車輛特性出現很大的變化。舉例來說，如右下角的那張圖般，讓前後輪的扭力配置變為10：90的話，開起來的感覺就會變得跟FR車很像，只要踩油門就能做出動力甩尾。當然，因為前輪的負擔變輕了，所以4WD車原有的轉向不足問題也獲得改善。但反過來說，如果讓扭力分配變為90：10的話，車輛開起來的感覺就會變得跟FF車很像；行進時雖然會變得相當穩定，但在過彎時就會出現轉向不足的問題。因為這個裝置是所有4WD車都能使用，所以說如果可能的話就請把它裝上去吧。如果不會利用調整懸吊系統的方法來修改轉向特性，可以用這個裝置來代替。

利用中央差速器調整前後輪的扭力分配



如果讓前輪分配到較多扭力的話，開起來的感覺就會變得跟FF車一樣。如果喜歡開FF車就請盡量讓扭力往前分配。



如果把後輪分配到的扭力加大，開起來的感覺就會變得跟FR車一樣，順帶一提，在分配時一定得同時讓前後輪都有扭力。

輕量化／第1階段 *Reducing Weight Stage1*

與原廠的MUGEN S2000相比，可減輕車輛87kg的重量。當然，不同車種利用輕量化工作能減輕的重量也不同，但仍可說是一種便宜又有效的改裝工作。輕量化可讓車輛加速性出現明顯提升，在0－400m衝刺裡可以比原廠車快上0.1秒左右。因為第1階段輕量化的價格相當低，就算手頭上資金沒那麼充裕也一樣可以做。

與原廠車相比 -87kg



0－400m衝刺 Time 0'14.504



輕量化／第2階段 *Reducing Weight Stage2*

可讓車輛變得比做完第1階段還要更輕。在實施第2階段輕量化之前得先完成第1階段才行。跟原廠車比起來可降低150kg的重量，比第1階段又少了37kg。因為運動性能得到了進一步的增強，所以不但0－400m衝刺的成績提升到0'14.414"，操縱性也變好了；輪胎極限點有很明顯的提升。

與原廠車相比 -150kg



0－400m衝刺 Time 0'14.414

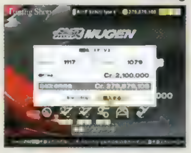


輕量化／第3階段 *Reducing Weight Stage3*

這是把所有一切不必要的零件拆除，可說是終極的輕量化工作。在進行第3階段輕量化之前要先進行第2階段輕量化才行。車輛在做完此次輕量化之後將會出現令人驚訝的改變。首先是重量比原廠車下降了188kg，「加速、過彎、停止」的性能都會變得十分強大。0－400m衝刺的成績更進步了0.26秒。

與原廠車相比

-188kg



0－400m衝刺

Time 0'14.158



提升剛性 *Rigidity Improvement*

為了要提升車體剛性，它將會以懸吊系統與車體接點為中心進行強化、裝設防滾籠與注入發泡氨基鉀酸脂的方法來進行。此改裝工作可以提升車體阻尼，使懸吊系統能發揮應有的實力。除了可讓操控性變得更好之外，還能使車輛極限提升一個等級。雖然得花上30,000Cr這筆不算小的費用，但如果覺得懸吊不管再怎麼調都不行的話這就是絕對要做的處理。順帶一提，中古車雖然使用「提升剛性」也有一定的功效，但還是採用「車體剛性回春計畫」效果會更顯著。

↓防滾籠



↓引擎室拉桿（Strut Tower bar）



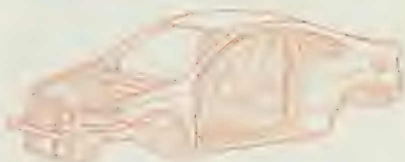


原廠車提升剛性固然也有一定的功效，但用在改裝車上效果會更棒，對於越快的車輛其影響力就越大。

車體剛性回春計畫 *Body Refresh Plan*

車體在經年累月受到各式各樣的力量作用之後就會產生劣化，而其剛性也會下降，會產生無法自力回復的扭曲。即使施行「提升剛性」的改裝工作也不會產生太大的效果。而此一改裝計畫就是為了要修正扭曲，使其剛性能夠回復。在施行之後，改裝車的車體強度將會回復到改裝前的樣子，而中古車也能重拾新車般的剛性。雖然需要50,000Cr的超高價格，但此項改裝工作毫無疑問地是物超所值。

↓車體骨架



Chapter 4

SETTING GUIDE




FORD GT
GOODYEAR

Setting Guide 01

調校的必要性與調校的概念

從這裡開始我們將對實際進行調校的知識與方法進行解說。不過在這之前要先介紹的是調校的必要性與概念。希望能做為各位的參考。

先思考調校工作的定位為何

■調校是否真為必要的工作？

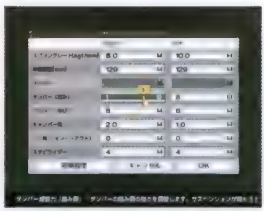
不管是哪台車都一樣，並非一定得先經過調校才能上路。要不要做調校是駕駛人先試車後再決定的事。如果覺得不需調整的話就不必作調校。且經過調校的車輛也不見得一定能贏沒調校的車輛。當然，若是在測試賽道這類特殊場地的話，調校的目的不在追求性能面上的優勢，而主要是讓車輛能配合自身的駕駛風格。



只有在感覺需要調校時才動手，不必每輛車都勉強施行。

■到底是為何進行調校？

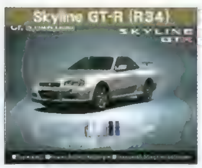
說明白一點，「調校並不一定能讓車輛跑得更快」。那麼，到底是為了什麼目的才進行調校呢？答案其實很簡單，那就是因為車手（玩家）對該車輛的操縱特性不滿意，所以才要利用調校來修正那些不滿意之處，讓車輛的操縱特性能儘可能地接近理想。所以，如果對車輛沒有什麼不滿的話，那就不需進行調校。



雖然調校不能讓車輛跑得更快，但提高操縱性後還是能使成績提升。

■車輛是有極限存在的

也許有人想過，如果施以完美調校的話不就能做出一台完美的車輛？從某個角度上來看是沒錯，不過就算再怎麼調校也無法提升車輛的性能等級。也就是說，想將市售的普通Skyline靠改裝與調校就使其性能高過GT賽車版的Skyline，答案是不可能的。所以調校絕非萬能。



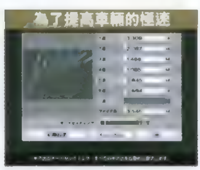
雖然GT-R在市售車裡算是高性能了，但還是比不上競賽用車



雖然外表跟GT-R (R34)一樣，但性能卻是天差地別

■調校也會產生副作用

調校會使車輛發生問題的主因，就在於專門為了某項需求而調整車輛，倘若離開了那個環境的話反而會產生副作用。這就像是顧了東卻顧不了西的感覺。在調校時也常常會遇到，用自己認為最好的設定來跑，卻得不到好成績的情況。為了避免發生這類問題，在調校時一定要有「做出任何調整都會帶來副作用」的觀念。這是相當重要的一點。



以齒輪比為例：若為了追求高速而使用疏齒比的話……。



車輛在出彎時，加速動作反而會變得十分緩慢。

■調校理論會依車輛驅動方式不同而有變化

在開始進行調校之前有件需注意的事，那就是該如何去調校一台車輛。雖然從下一頁開始就會開始介紹實際調校車輛的方法，但本書所講解的都只是一般理論，不能保證對所有車輛適用。調校的進行方式，或是有效的調校方法會因車輛的驅動方式不同而有所差異。說得極端一點，只要車種不同，其調校方式就會跟著不同。例如說即使同樣是FF車，「Honda CIVIC」跟「Toyota VITZ」的處理方法就截然不同，從某個角度來看這也是理所當然的事。不過，雖然之前曾說過這裡介紹的只是一般理論，但卻也是個可套用到大部份車輛上的基本理論。如果不瞭解的話是無法進一步加以應用的。即使只是基本概念也好，希望各位能牢牢熟記。

:• FF

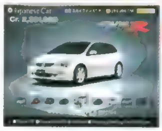


在調校FF車種時要以車尾的動作能輔助車頭轉向的目標來進行。

例如說，即使同樣是FF車，「Honda CIVIC」與「Toyota VITZ」也不能使用相同的調校參數

每台車輛都有屬於自己的最佳調校參數。會因底盤剛性、車體大小、重量分配、懸吊系統形式等特性不同而有所差異。拿同樣的設定套用到其他車輛上到底可行與否是無法預測的。

HONDA CIVIC



TOYOTA VITZ



:• FR



FR車種在調校完成後可能會與原本的駕駛特性出現極大的差異。

:• MR



基本上首先要做的就是修正十分嚴重的轉向過度問題。

:• 4WD



經過調校後可得到比FR車種更好的效果。前後平衡是最重要的

:• RR



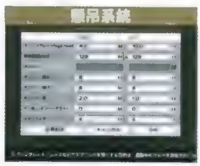
因為重量集中在後面，所以在調校時必須以車尾為焦點來進行。

■不同的調校方式也可達到相同的效果

這應該也算調校工作會讓人覺得困難的原因之一吧。如果想讓車輛特性往某個方向改變的話，要知道有哪些方法可用也是十分重要的事。例如，若想修正車輛轉向不足的傾向，可以思考調整懸吊系統、LSD或下壓力等不同方向來進行。因為每種調整都會伴隨產生相對的副作用，所以各位在調校時一定得先明白做了哪些調整之後會出現哪些問題。這樣動手時才能更安全。



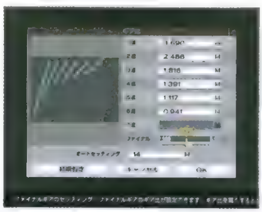
LSD不只關係著車輛的轉向特性，還會對加減速造成影響。



雖說調整懸吊是改變車輛轉向特性最有效的方式，但副作用也很大。

■最佳的調校參數是玩家自己決定的

就如開頭所說的一樣，調校是為了讓車輛變得能與自身駕駛風格配合地更好才進行的工作。但什麼叫最好這就得由駕駛人（玩家）自己來決定了。也就是說，直接拿別人的調校參數來用是沒有意義的行為。在此雖然也會介紹一些調校參數範例，但畢竟只能當作參考。各位還是必須靠自己來完成車輛調校的工作才行。



調校是一門很深奧的學問，雖然在遊戲裡沒什麼複雜的感覺，但在真車上就不是這麼簡單的事了。

Setting Guide **02**

懸吊系統

我們將從可以說是最深奧難解的懸吊系統調校開始講解。希望各位能把基本觀念好好牢記在心中。此外，表中的FWD指的是FF車，RWD則指FR、MR與RR車。

懸吊系統調校只有在零件動作時才會顯現效果

懸吊系統就是在P.86裡曾經介紹過的，為了要吸收來自於路面衝擊而設計的裝置。車輛的各種基本動作大致上都會使它發生效用。在遊戲裡懸吊系統的調整流程就如右表所示。不過這裡要注意一件事，雖然把懸吊系統調硬確實有助於改善轉向性能，但如果弄得太硬的話卻反而會使其無法進行荷重移動與吸收衝擊。只有讓懸吊系統的零件能夠順利動作，才能夠發揮效果。請一定要記住這一點。

一般的調校流程

與其馬上進行調校，不如先換上抓地力較高的輪胎試試 → 車輛在過彎時的橫滾量將會變大 → 此時要把車身降低，同時提升彈簧強度 → 配合彈簧的強度調整避震器的阻尼

Spring Rate

彈簧常數

彈簧是用來支撐車輛的零件

裝置在懸吊系統裡的零件必須支撐車輛的重量，而在過彎時車輛出現的橫滾角大小也是由它來決定。彈簧常數是用來表示彈簧強度的數值，定義是該彈簧需要多少kg的力才能使它出現1mm的壓縮量。也就是說，提升彈簧常數的話就能增加其強度並變硬，如此車輛的橫滾角也會變小；如果降低的話則會使它變軟，讓車輛的橫滾角變大。跟改變彈簧常數具有相同效果的做法是加裝防傾桿，一樣也是調高硬度時會減少車輛橫滾角，降低硬度時則會增加。

彈簧／防傾桿調校的基本方式

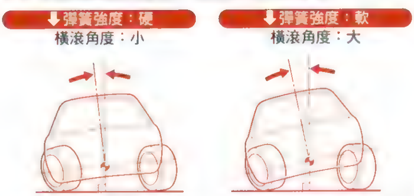
彈簧／防傾桿的調校特別適合用來改善車輛在中、高速狀態下的轉向特性。如果把彈簧弄硬就能讓車輛在過彎時的橫滾角減小，也能讓車輛提早轉至橫滾角的極限位置。不過，在這之後就得完全靠車輪的抓地力撐住，所以輪胎抓地力太差的話一定會提早開始側滑。反之結果亦跟著相反。如果能利用此一性質就能簡單地改變轉向特性。例如說，轉向不足傾向的車輛就把車頭懸吊弄硬一點，車尾弄軟一點；轉向過度傾向的車輛則是把車頭弄軟一點，車尾弄硬一點。

彈簧常數是

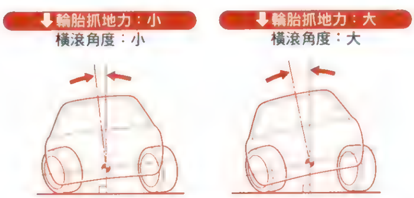


此常數代表要讓彈簧縮短1mm所需的力量大小。

橫滾角與彈簧強度／輪胎抓地力的關係



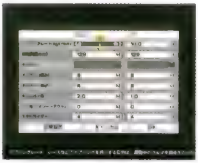
彈簧常數的高低會決定橫滾角的大小。彈簧越軟會使橫滾量增加，越硬則會使橫滾量減少。



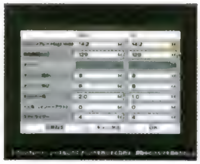
當輪胎抓地力變大時車輛橫滾角也會變大。若抓地力低的話將會因車輪側滑而使其橫滾角變小。

彈簧常數可以升高到什麼程度？

就如先前所講的一般，彈簧常數基本上是輪胎抓地力越好就越該往上提升的數值。另外，在降低車身高度時也需要提高彈簧常數，以免車底撞擊地面。在使車身高度下降後，如果還讓彈簧強度保持原狀的話，車輛很容易就會因車底觸地而引發強烈的震動。那麼彈簧常數到底該增加到什麼程度才好呢？從結論來看，雖可以一口氣提升到最高值，但這時車輛荷重也會變得難以移動。



在增加了輪胎抓地力後橫滾量將會增加，基本上此時就要讓彈簧變硬。

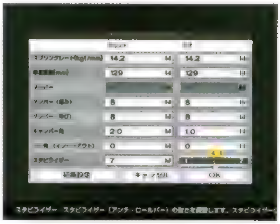


不同車種也有不同的彈簧常數最大值，只要不超過就不會有什麼大問題。

彈簧與防傾桿之間的關係

想使車輛橫滾角變小除了可提升彈簧常數外，還有另外一個方法也可達到相同的目的，那就是使用防傾桿。此兩者的調校方法為，一般來說當彈簧往變軟的方向設定時防傾桿就要增加硬度，當彈簧往變硬的方向設定時防傾桿就要減少硬度。如果不管彈簧是軟是硬都直接提高防傾桿硬度的話，就有可能會讓車輛的橫滾剛性升高，使其無法產生橫滾也很難進行荷重移動。除了開起來的感覺會變差之外，也會讓輪胎抓不住地面而提早開始滑行，在過彎時非常容易讓車輛打滑。所以說在進行調校時一定要注意兩者間的平衡。

不過，即使同樣是針對車輛的橫滾角做修正，這裡推薦各位使用的是調整防傾桿硬度而非修正彈簧常數的方式。因為防傾桿這個零件只會減少車輛的橫滾角，就算調到最硬對俯仰的動作也沒有任何影響，這樣就不會妨礙到在過彎時十分重要的荷重移動。不過，調整彈簧常數與防傾桿硬度在車輛進行荷重移動時的感覺會有些不同。如果讓彈簧變硬的話車輛會慢慢下沉，調硬防傾桿的話則是突然下沉。也就是說只調整防傾桿的話會讓車頭下降得較快。這純粹是個人喜好的問題。各位可以試著去調整彈簧與防傾桿，並找出自己偏好的操控感。



在增加彈簧常數時請不要讓防傾桿變得過硬，同樣地，也不要讓兩者同時變軟。

彈簧、防傾桿的平衡

	[illegible]	[illegible]
○	SOFT	HARD
○	HARD	SOFT
×	HARD	HARD
×	SOFT	SOFT

彈簧、防傾桿的簡易設定表

[illegible]	[illegible]	[illegible]
入彎	轉向不足	把前懸吊的彈簧調軟或是把前防傾桿調軟
	轉向過度	把前懸吊的彈簧調硬或是把前防傾桿調硬
出彎	轉向不足	把後懸吊的彈簧調硬或是把後防傾桿調硬
	轉向過度	把後懸吊的彈簧調軟或是把後防傾桿調軟

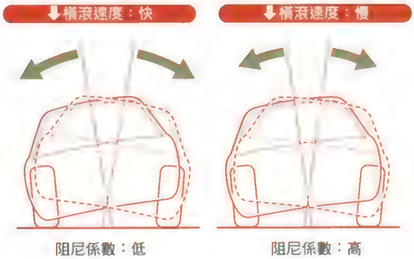
Damper

避震器

避震器可控制車輛橫滾的速度

不管是哪種車輛，在過彎時一定會出現橫滾。避震器就是用來控制車體在到達最大橫滾角的位置之前其速度的裝置。而控制其硬度的，則是在之前解說懸吊系統時曾經提到過的阻尼係數。如果降低阻尼係數的話，避震器就會變軟，車輛橫滾的速度也會變快。反之提高阻尼係數的話，就會讓車輛橫滾的速度變慢。另外，調整阻尼係數除了會影響車輛橫滾的速度外，對於加減速時出現的俯仰速度也會造成相同的影響。

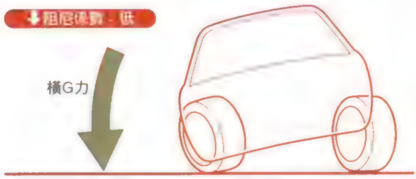
阻尼係數對橫滾速度的影響

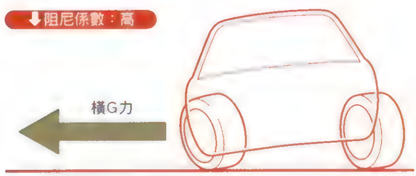


因為阻尼係數越高避震器收縮的速度就會越慢，所以橫滾速度也會減緩，阻尼係數降低的話則正好相反。

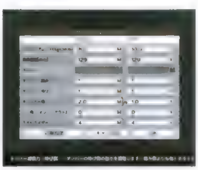
調整阻尼的基本知識

如果把阻尼減低的話，就能使避震器憑藉內部活塞的運動吸收來自於橫G力所產生的應力，並提高車輛循跡性使其能沿著原本的路線繼續前進。也就是說車身的橫滾能減輕輪胎的負擔，使它不會太早開始滑動。不過，延長橫滾時間也會產生方向盤控制反應變遲鈍的副作用。反過來說，加高阻尼的話，可使原本由避震器吸收掉的力量全跑到輪胎上，其抓地力將提早抵達極限。這樣子的結果就是輪胎會提早打滑。

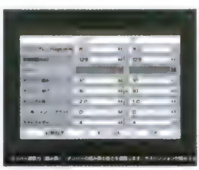




雖說阻尼係數降低就會讓車身變得容易橫滾，加高阻尼則會使它變得不易橫滾。不過，這跟彈簧常數之間的平衡也有很大的關聯。



如果阻尼係數低的話，雖然一開始橫滾的動作較慢，但也很快就會到達橫滾角的極限。



如果阻尼高的話，車輪所承受的負擔會變多。雖然輪胎較容易滑動，但也能很快進行荷重移動。

One Point 該調整的是彈簧還是避震器？

這是在調校懸吊系統時常會遇見的問題。當車輛在緣石等不平整的路面上前進時，如果低速狀態下沒問題，但到了高速狀態下會跳動的話就該調整避震器；如果車輛不管高低速跑起來都不穩的話，就該考慮一下提高彈簧常數的做法。



例如說，故意壓上「西雅圖賽車場」後半部的鐵軌作測試也是個不錯的方法。

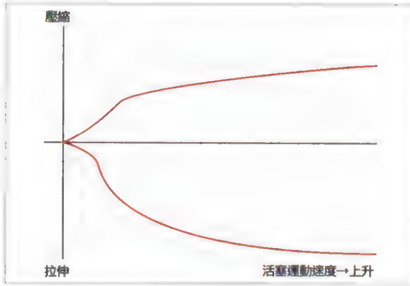
在較小的間隙上行駛時

狀況	對策
低速沒有問題，但高速時車輛會跳動	增加避震器阻尼
不管車速高或低，車輛都會跳動	提高彈簧常數

拉伸與壓縮的阻尼係數設定

避震器往拉伸與壓縮運動時的阻尼是不一樣的。一般而言通常會把拉伸的阻尼係數設定大過壓縮，並在保持避震器活塞運動速度的前提下提高阻尼係數。跟活塞速度相對應的阻尼係數變化大致如右圖所示。要活塞運動的速度變快而提高阻尼係數的理由是，活塞運動速度快時若讓拉伸的阻尼係數設定過低很有可能產生車輛跳動。因此拉伸的阻尼係數通常會比壓縮大個1.5～3倍。

一般的阻尼特性



對阻尼係數進行調校後車輛動作反應的變化

在遊戲裡的阻尼單位是LEVEL，壓縮與拉伸都可以在LEVEL10的範圍內自由調整。以先前的例子來看，如果把壓縮的阻尼係數設定在LEVEL7，那拉伸的阻尼本來要有LEVEL12～21，但實際上卻只能到LEVEL10而已。這是因為拉伸的阻尼比壓縮的阻尼單位要來得大的緣故。以GT-R（R34)為例，拉伸的阻尼係數會比同LEVEL的壓縮阻尼係數大上1.5倍。所以說，只要把拉伸的阻尼係數調整到LEVEL10（以壓縮來看的話則是LEVEL15）就不會產生任何問題了。

雖然改變避震器阻尼係數之後的動作變化已經在P.102的開頭提過了，但嚴格來看只說明了調整壓縮阻尼係數的情況而已。這裡要注意的是，不能毫無限制地把壓縮的阻尼係數提高。這是因為壓縮的阻尼會跟懸吊系統向下沉的動作有關，如果在高彈簧常數的狀態下又提高阻尼係數的話，就會妨礙到避震器活塞的行程運作。所以說在調整壓縮的阻尼時，一定要考慮到與彈簧常數之間的平衡。

接下來進行與拉伸阻尼係數相關的解說。如果提高車尾的拉伸阻尼的話，在煞車進行荷重移動，要使車尾提高，重心往前移時就會被避震器拖住而不能順暢動作。並會造成車頭荷重降低，出現轉向不足的情況。就傾向而言，拉伸設定的效果在避震器動作行程比較長的低速區域裡會較為明顯，但這也不是絕對，必須要以試誤法慢慢修正才行。

懸吊系統的動作



避震器阻尼係數的簡易設定表

[illegible]	[illegible]	[illegible]
入彎	轉向不足	降低車頭的壓縮阻尼或加大車尾的拉伸阻尼
	轉向過度	加大車頭的壓縮阻尼或降低車尾的拉伸阻尼
出彎	轉向不足	FWD：加大車尾的壓縮阻尼　RWD：降低車頭的壓縮阻尼
	轉向過度	降低車尾的壓縮阻尼

Camber
外傾角

配合懸吊系統的硬度來進行設定

要使用負的外傾角（以下簡稱外傾角）的理由是，這樣能降低車輛過彎時與地面之間的外傾角變化量。基本上，由於讓懸吊系統越軟橫滾角就會越大，所以這時就要增加外傾角的角度。反過來說，當懸吊系統調得比較硬的時候，就得讓外傾角的角度變小。此外，在賽道上有時會出現一些方便車輛轉彎用的斜面，雖然在調校車輛時可以配合其角度來設定外傾角，這樣就能讓過彎時佔到一些便宜，但使用過度極端的角度來設定的話卻會造成反效果，請特別小心。

調校外傾角所帶來的優點與缺點

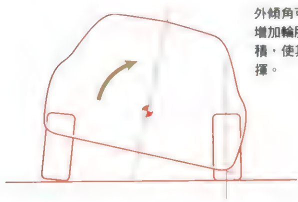
如果讓前輪帶有外傾角，就會讓車輛的轉向特性出現很大的變化。雖然外傾角大的時候車輛對方向盤剛開始轉動的反應很不好，但在進入彎道車體開始出現橫滾時輪胎反而能穩穩撐住地面。至於外傾角角度小的話情況則相反。

讓後輪帶有外傾角的場合裡，外傾角越大就會讓過彎變得越穩定，也不會出現轉向過度的情形。但RWD車在此時的加速性能將與外傾角成反比，這點千萬要注意。反之若讓外傾角變小的話，就會讓轉向過度的情況變嚴重。換句話說，調整後輪的外傾角可以修正車輛轉向不足的問題。

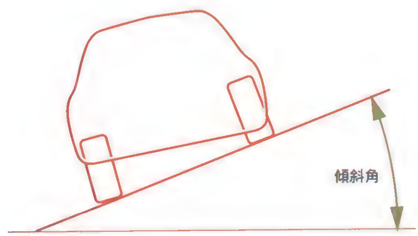
外傾角的設定理論

懸吊系統	外傾角（負的外傾角）
軟 ➡	大
硬 ➡	小

設定外傾角的兩個理由



外傾角可讓車輛在橫滾時增加輪胎與地面的接觸面積，使其抓地力能完全發揮。



也有一種方式是配合賽道裡斜面的傾斜角來調整外傾角。在斜面坡度很大的情況下相當有效。

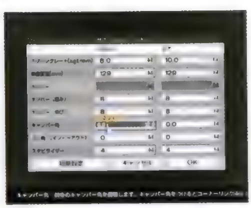
外傾角設定造成的車輛特性變化

前輪	入彎	過彎
外傾角大	反應變差	可以穩定前進
外傾角小	反應變好	容易出現轉向不足

後輪	過彎	出彎
外傾角大	可以穩定前進	有轉向不足傾向
外傾角小	無法維持穩定	有轉向過度傾向

One Point **在遊戲裡即使設定外傾角為0也不會有問題**

在真車的車輪上設置外傾角是想讓輪胎在行進時能盡量與地面垂直，以及避免輪胎出現單邊磨耗的問題。如果不設定外傾角的話，過了一段時間後車輪就會從外側部分開始產生磨損，這對車輛的動作會產生不良影響。不過，在遊戲裡並沒有加入輪胎單邊磨耗的因素，所以只要單純考量輪胎與地面間的角度就可以了。為了要讓輪胎邊角能夠完全與地面接觸，可以把外傾角設為0度。很意外地，這麼做在測試時居然不會出現問題，也就是說本遊戲是不一定要設定外傾角的。



不設輪胎的外傾角不行，這句話只有在真車上適用。在遊戲中並不需要在意外傾角角度的設定。

Toe

束角

束角會對轉向特性產生極大的影響

束角本來是為了要抵抗外傾推力而進行的設定，但其本身也有十分強大改變車輛轉向特性的能力。下表同時列出了前後輪用的設定方式，但即使只設定前輪也一樣可行。在變更前輪束角時，使其內束就能提高對方向盤控制產生反應的能力，以及增進直線前進的穩定性。至於外束的話雖會使得車輛對方向盤的反應變遲鈍，但卻能穩定地過彎。

束角的簡易設定表

[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
入彎	轉向不足	內束	外束
	轉向過度	外束	內束
出彎	轉向不足	—	外束
	轉向過度	—	內束

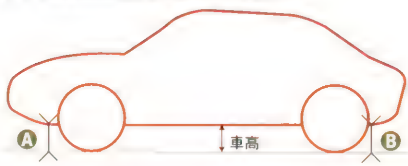
Ride hight

車身高度

影響車輛在中高速度下的穩定性

這裡所指的車身高度，是像右圖那樣從路面一直到車體為止的高度。調整車高能讓車輛在帶著巨大慣性移動的中、高速區域裡之穩定性出現變化。雖然讓車頭與車尾同時降低高度確實可以跑得更穩，但也會讓荷重移動變得難以進行。如果增加高度的話結果則會相反。想分別變更車頭與車尾高度的情況下，一般來說讓車頭＜車尾會出現轉向過度傾向，車頭＞車尾則會帶有轉向不足的傾向。

車身高度變化引發的轉向特性變化

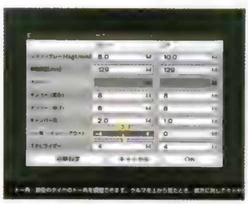


Ⓐ＜Ⓑ＝轉向過度傾向

Ⓐ＞Ⓑ＝轉向不足傾向

One Point **1度的外傾角要用多少角度的束角來配合？**

前面已經提過了，束角最主要的功能是拿來抵銷外傾推力所產生的車輪行進路線變化。那麼1度的外傾角大概要用多少度的束角來配合呢？雖然這個問題沒有標準答案，不過在真實世界裡有人是以1mm的束角來配合1度的外傾角。在遊戲裡由於單位不同所以無法這麼做，只能慢慢地從1開始，用嘗試錯誤法找出最恰當的角度。不過話說回來，其實束角在遊戲裡就跟外傾角一樣，是不必勉強去設定的項目。



束角基本上設為0也不會有多大的問題。反而是隨便動手調整的話會出現大麻煩；它可是個相當纖細的項目。

Setting Guide 03

煞車平衡

在入彎時無可避免地必須踩煞車，此時控制車身反應的就是前後的煞車平衡。在調整煞車時只加強力道是不夠的，也得考慮其平衡。

■煞車平衡的基本觀念

雖然前後輪的煞車平衡調整對於普通市售車來說完全沒有必要，但在競賽用車與運動駕駛裡卻是相當重要的課題。其基本理論是當前輪煞車力量大於後輪時，雖能提高直線道上的制動力，但在入彎煞車時卻會出現轉向不足的問題。反過來說，讓後輪煞車力量大過前輪的話，在入彎時踩下煞車就會產生轉向過度的傾向，而在直線道的制動能力也不會太好。不管如何，煞車的效能不論強弱，一定要做到前後兩邊平衡才行。不過這也會因車輛荷重集中的位置而有變化。

煞車平衡所造成的煞車特性

前輪＞後輪＝轉向不足傾向

前輪＜後輪＝轉向過度傾向



只讓前輪煞車力量變強的話，就會在煞車時出現轉向不足現象。



只讓後輪的煞車力量變強的話，在煞車時反而會變成轉向過度。

■如果要好好活用四個輪子……

在P.27裡曾經提過，在減速時車頭的荷重會變大，車尾的荷重則會變小。如果在這種情況下還讓前後輪使用相同的煞車力量，那荷重較輕的後輪將會提前被鎖死，無法發揮出100%的煞車性能。此時就要把後輪的煞車力量放輕一點，讓四個輪子的煞車都能有效地發揮作用。



雖然最初的設定是前後輪的煞車力量一樣大，但還是把後輪的煞車力量調弱一點會較好。

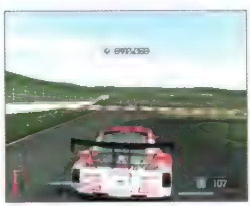
荷重與煞車平衡的關係



後輪強	後輪弱
若讓後輪的煞車力量變強，帶著煞車入彎時不管怎樣都會出現轉向過度的現象。	若讓後輪的煞車力量降低，就算在煞車時車尾的荷重變輕後輪也一樣不會鎖死。

One Point 煞車的力量越強越好嗎？

如果要讓車輛儘早停住，那煞車的力量自然是越強越好。一旦如此考慮，那會想把煞車力量加大也是理所當然的。不過煞車力量變強也會讓車輛荷重的移動速度變快，有可能會在減速時讓車身的前進方向亂掉。且力量較強的煞車控制起來也較困難。如果要調整的話，就應該要從煞車力量最強的狀態往下調整，找出適合自己駕駛風格與車輛能承受的煞車強度來。故煞車時的感覺是十分重要的因素。



煞車操作在駕駛技巧裡可說是最困難的一項；單單只把煞車力量提高是不夠的。

Setting Guide **04**

齒輪比

齒輪比會對車輛的加速性能與極速造成很大的影響。雖然調起來有點麻煩，但卻是為了要讓車輛性能與賽道路況能配合駕駛風格而一定要做的調校工作。

■齒輪比能改變什麼

在改變了齒輪比（減速比）之後，車輛的加速性能與極速都會產生變化。如果加大齒輪比（Low：提升數值）的話，就會提升加速性能降低極速；如果減低齒輪比（High：降低數值）的話則剛好相反。

改變齒輪比所造成的加速性能與極速變化

齒輪比	Low	High
加速性能	好	差
極速	低	高

■要以何做為基準，並從何處開始配合

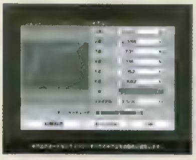
齒輪比的調整方法，首先要做的就是在最長的直線道上試跑，並昇至最高檔位。若車輛有6檔，那就只要在換入6檔時還能讓引擎轉速保持在最佳出力範圍就可以了。接著請觀察各彎道中檔位與引擎轉速的平衡，如果不知道該用哪一檔好，可調整前後兩檔，使其都能保持引擎轉速在最佳出力範圍。所以，調整齒輪比最重要的其實就是讓引擎轉速能保持在最佳出力範圍而已。

齒輪比的調校方式

先使用自動設定決定各檔齒輪比 →	調整最終齒輪比 →	各檔位的調校
一開始先用自動設定調整各檔齒輪比到某種程度。接下來就以此試跑，再決定接下來該如何調整。	如果只想調整所有檔位整體的極速或是加速度，那針對最終齒輪比做設定即可。大體來說一般只會進行到這一步	如果還覺得不夠的話，那就要分別針對每一檔來進行調整了。只要找出能配合賽道的齒輪比，就可讓成績大幅進步。

方法1　讓每一檔都產生用途

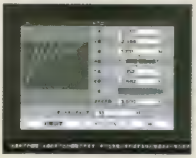
這是設定齒輪比的思考方向之一。如果車輛有6檔，就要以讓車輛在繞著賽道前進時，能用到全部6檔的前提來進行調校，並對各檔位進行精細的設定。這應該算是最正統的做法了。不過，雖說使用車輛所有的檔位確實是很容易讓引擎轉速停留在最佳出力範圍，但換檔次數會變多也是其缺點。



自動設定齒輪比的功能基本上也是以讓所有檔位都能被用到的前提來調整。

方法2　針對特定的檔位設定用途

例如說像設定1檔只在起步時使用，6檔則是在終點直線道上使用，剩下2～5檔則是在過彎使用，這種讓各檔位都有其特定目的的調校方式也很不錯。其優點是駕駛人不必常常換檔。雖說要維持引擎轉速不是件容易的事，但開起車來確實會變得輕鬆一點。



在真實比賽裡常常會用這種方法來調整齒輪比，在某些賽道中的確會跑得比較順暢。

One Point　推薦使用的齒輪比是？

齒輪比這東西會隨引擎馬力大小而影響到其疏密。一般來說引擎馬力越高，齒輪比就會變得越疏，這是因為車輛加速性能變好的緣故。當引擎馬力得到提升時，也會連帶使其輸出扭力變大，所以就算使用疏齒比的設定也不會影響加速。反過來說，如果車輛使用的引擎馬力較低的話，因為其加速性能較差，所以應使用密齒比的設定才能讓車輛變得較好開。雖說如此，各賽道使用的最佳齒輪比都不同，各位應該先用自動設定的12～13來調整齒輪比並上場試駕，才能找出之後繼續調整的方向。



齒輪比雖會讓車輛特性出現變化，但最終調整還是得依本身的喜好來決定。這是只能用試誤法來進行的工作。

Setting Guide 05

LSD

LSD會對車輛的運動性能與操作特性產生相當大的影響。因為經過調校後會讓開起來的感覺變得截然不同，所以只有調校技術優秀的人才能予以施行。

LSD調校的基本

■起始扭力的調整

就如P.79裡所說的那樣，起始扭力是指一開始就施加在差速齒輪上，限制其動作的扭力。在調整起始扭力後就會收到如右表所示的效果。予以增強的話，好處是LSD開始出現效果的時間會變短，在加速與減速時反應也會變得比較好。但這麼做也有讓車輛轉向不足傾向加重，使其過彎時無法順利轉向的缺點在。不過對像FR等2WD車來說，把起始扭力加強造成差速器有如鎖住的狀態，卻可輕易做出動力甩尾的技巧來。雖說如此，以上所述都是真車的理論，在遊戲中各位可以不必太過在意LSD的反應；請勿被既有的觀念限制住，可以仔細觀察其調至最小到最大時的不同表現。

調校起始扭力帶來的優點與缺點

起始扭力	調弱	調強
優點	讓過彎變得更容易	LSD開始動作時較安定
缺點	LSD開始動作時較不穩	讓過彎變得更困難



加強起始扭力會讓車輛轉向不足的傾向變得更嚴重。



但調弱的話卻又會在LSD開始動作時造成不穩。

■加速時的動作扭力調整

加速時的動作扭力大小設定是指在踩油門時，LSD會用多大的力量來限制差速器的動作。基本上如果讓加速的動作扭力變大的話，就會讓牽引力變得較好，但也會伴隨著出現轉向不足的問題。反過來說，如果調弱的話雖然加速時沒辦法得到太大的牽引力，但轉向不足現象卻能獲得改善。雖說到底該調得多大是與駕駛者自身的喜好有關，但一般說來使用的輪胎抓地力越好，動作扭力就該越大。

調校加速時動作扭力帶來的優點與缺點

加速時動作扭力	調弱	調強
優點	踩油門時 不易出現轉向不足	牽引力變好
缺點	牽引力變差	踩油門時 容易出現轉向不足

■減速時的動作扭力調整

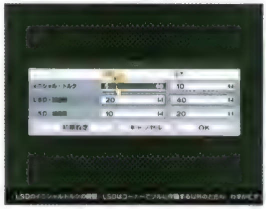
減速時的動作扭力調整是用來設定在踩煞車時LSD會發出多大的扭力來限制差速器的動作。基本上，如果調強的話會讓車輛在煞車時變得比較穩定，但入彎也比較容易出現轉向不足的情況。反過來說，如果調弱的話雖然能讓車輛在入彎時比較容易轉向，但在煞車減速時車身的動作也同樣會變得較不穩。在路面顛簸的賽道裡調強一點的話，也許是個不錯的處理方法。

調校減速時動作扭力帶來的優點與缺點

減速時動作扭力	調弱	調強
優點	入彎時較容易轉向	煞車會變得較穩定
缺點	煞車會變得不穩定	入彎時較不易轉向

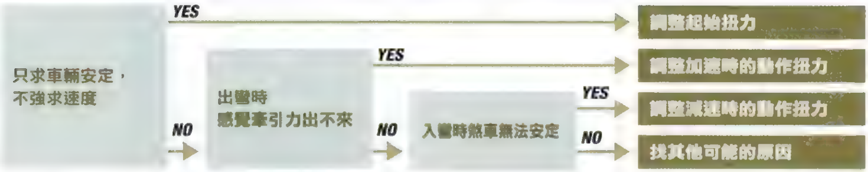
■該從哪裡開始進行調校？

在LSD設定選單裡有三項可調整的項目，不過到底該從哪開始動手？現在就向各位介紹其中一些例子。譬如，若想讓車輛不管在何種狀態下都能保持穩定的話，就請調整起始扭力；若在踩下油門時車輛的動作會不穩，那就調整加速時的動作扭力；若車輛是在減速的時候變得不穩定的話，那就得調整減速時的動作扭力才行。



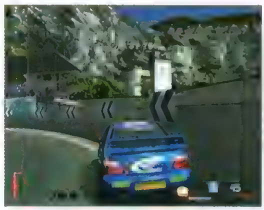
各位可用起始扭力→加速時→減速時的順序進行調整，會比較容易。

LSD的調校順序



■LSD會因駕駛者喜好不同而有各種調校方式

從下一頁開始就會依照驅動方法分類來介紹在進行LSD調校時的解說。不過，LSD的調校跟懸吊系統很像，同樣都會受駕駛人的喜好與風格而有差異；即使是同一種驅動形式的車輛也會因為車種而有所變化，無法一概而論。這些調校用的資料充其量都是參考，真的要進行調整的話還是得用試誤法慢慢進行。請參考下面所列的狀況，好好思考看看手上的車輛到底可以朝哪個方向改進。



LSD調校如果發生錯誤，車輛開起來的動作就會變得十分詭異，這點千萬要注意。

入彎



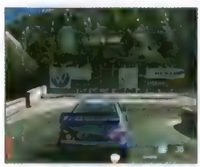
調整入彎穩定性可從起始扭力與減速時的動作扭力著手，至於加速時的動作扭力則無關。

出彎並加速



影響車輛出彎加速的LSD設定是加速時的動作扭力，跟減速時的動作扭力沒有關係。

低速彎道



LSD的效果在低速彎道裡十分顯著。此外，若LSD的各種扭力過強也會讓車輛難以轉彎。

中、高速彎道



因為中、高速彎道裡LSD效果會變得薄弱，不管怎麼調感覺都差不多，所以不必太費心思。

One Point 把減速時的動作扭力調弱也沒關係

一般來說，如果把減速時的動作扭力調高的話，車輛在減速時動作會變得較穩定。不過實際上在遊戲裡車輛動作並不會因此嚴重到失去控制。反而只會出現因減速時的動作扭力設得太高而使入彎難以轉向（也就是有轉向不足的嚴重傾向）。所以說在遊戲裡即使把它調得很弱也不會出什麼大問題。降到最低也無妨。而且，把這個數值降低不但能使入彎轉向更為順利，平時的操控性能也會稍微上升。



因為入彎時通常會踩著煞車，所以減速時的動作扭力勢必產生很大的影響。

FWD車在進行LSD調校時的方向

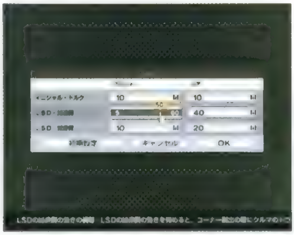
讓車輛轉向性提高是裝上LSD最大的優點

把LSD裝上FF車之後能得到的最大好處，應該就是使車輛在加速時的牽引力會變得更大。因為FF車先天就有加速力差的困擾在，而LSD剛好就能補足這個缺點。此外，它也有使車輛轉向性能變得更好的優點在。基本上，只要把LSD加速時的動作扭力提高的話，踩油門時的車輛轉向性就會變好。其次，引擎馬力提高之後，過彎時即使車尾發生側滑，也能靠著前輪的牽引力強過離心力把它拉正。這是只有FF車才能辦到的特技。更厲害的是，即使是過彎時發生了內側後輪騰空的情況，只要前輪還抓緊地面就不會出問題。

FF車在進行LSD調校時需要注意的，首先就是要把起始扭力降低。如果起始扭力過強的話，就會讓車輛在放鬆油門時車頭不易回正。不過，保留一點起始扭力也有能減少車輛在前進時突然失去穩定的優點。話雖如此，入彎時的轉向不足問題還是一樣躲不過就是了。另外，把減速時的動作扭力減低亦是基於相同的理由，這樣做的話車輛會變得較好駕駛。且把減速時的扭力減低也剛好同時會帶來減輕轉向不足的結果，使車輛能順利過彎。雖說把加速時的動作扭力調滿也沒關係（純屬個人喜好問題），但還是希望各位能一面測試車輛的轉向能力一面進行調整。如果覺得調整各種方向的LSD參數很麻煩的話，那就乾脆只用1WAY或1.5WAY的LSD就好了。雖然2WAY的LSD因為特性的關係而不適合FF車使用，但其他種類的LSD應該就沒問題。

調校範例

起始扭力	➡	調弱
加速時的動作扭力	➡	調強
減速時的動作扭力	➡	調弱



因為FF車有轉向不足傾向且加速性較差，所以LSD調校可以朝修正此問題來努力。

加速時的動作扭力該調強到什麼程度？

FF車的情況下，雖說加速時的動作扭力調強一點也沒關係，但過頭的話就會讓車輛在放鬆油門時突然出現轉向不足。此時就該把扭力稍微調低一點。



LSD簡易設定表・FWD篇

[illegible]	[illegible]	[illegible]		
		[illegible]	[illegible]	[illegible]
入彎	轉向不足	調弱	—	調弱
	轉向過度	調強	—	調強
出彎	轉向不足	調強	調強	—
	轉向過度	調弱	調弱	—

RWD車在進行LSD調校時的方向

■減弱起始扭力，並注意放鬆油門時失控的危險

如果讓RWD車裝上LSD的話，就能得到牽引力變大的好處，但此時也會出現只有在踩油門時才會發生，所謂「補油型」的轉向不足現象。最常發生這種情況的場合，當然就是需要全力加速的彎道出口處，尤其是路面抓地力較差的泥地賽道裡情況最為嚴重。雖然在此可以用提高加速時的動作扭力或起始扭力，故意讓車輛動力甩尾，以製造轉向過度的方法來解決，但這卻需要某種程度以上的馬力才能辦得到。

考慮車輛在進入彎道時的表現，如果調強起始扭力或減速時的動作扭力就會讓車輛出現轉向不足的問題，因此在過彎時一定要確實進行荷重移動等基本駕駛技巧。如果沒妥善處理的話就會讓車輛無法順利轉向。不過，若駕駛人使用的是原本就具有強烈轉向過度傾向的MR車或RR車，就算LSD的扭力強到某個地步也應該不會有問題。當然，弄強一點確實可以得到改善轉向過度問題的好處。

RWD車在進行LSD調校時需要注意的地方，應該就是要把起始扭力調低，使車輛轉向性能可以稍微提高一點。雖然這會同時牽扯到懸吊系統的調校而無法一概而論，但只要從最低的數值開始往上調並進行測試應該就不會出問題了。加速時的動作扭力雖然說在某些場合裡可以調強一點，但高過頭的話就會在踩油門的時候出現轉向不足，或是轉向過度的情況而使車輛難以駕駛，這點得多加留意。減速時的動作扭力基本上只要減弱應該就OK了。

調校範例

起始扭力	調弱
加速時的動作扭力	稍微調強
減速時的動作扭力	調弱



RWD車會因LSD的調校方式不同而使轉向不足、轉向過度的傾向變得更強烈。

要注意減速時的動作扭力

在MR車裡有幾種車款的轉向過度傾向特別嚴重，如果在煞車時遇到車輛會出現嚴重轉向過度問題的話，可以增強LSD在減速時的動作扭力，這對改善『Toyota MR2』的轉向過度效果特別好。



LSD簡易設定表・RWD篇

狀況	症狀	對策：起始扭力	對策：加速時的動作扭力	對策：減速時的動作扭力
入彎	轉向不足	調弱	—	調弱
	轉向過度	調強	—	調強
出彎	轉向不足	調弱	調弱	—
	轉向過度	調強	調強	—

Setting Guide

4WD車在進行LSD調校時的方向

改變前後輪LSD就能自由調整轉向特性

LSD對4WD車的效果遠大於使用其他驅動方式的車輛。這是因為4WD車同時會在前後輪上裝置LSD，只要分別進行設定，就能讓車輛的轉向特性出現180度的轉變。

一般說來，如果讓前輪的LSD效能（起始扭力與加速時的動作扭力）高過後輪的話，就會讓車輛的轉向特性偏向FF車。這是因為此時前輪發出的牽引力大過後輪之故。雖說因為前輪會拉著底盤往前跑，所以踩油門時車輛會出現轉向不足的現象，但在出彎時因為加速所導致的轉向不足現象會變得較輕微，所以能提高前輪的循跡性。

反過來說，當後輪的LSD效能大過前輪時，車輛的轉向特性將會偏向FR車。只要用力踩下油門就很容易引發車尾側滑，並讓車輛出現轉向過度的現象。這可以用來減輕4WD車原有的轉向不足問題。事實上，把4WD車的轉向特性調成跟FR車接近時會變得比較容易駕駛，各位可以親身體驗看看。另外，讓4WD車帶有FR車特性的時候，如果能讓前後兩邊的LSD效能差距儘可能加大的話，效果會變得更好。雖然說在真車身上並不常使用這種極端的設定，但在遊戲裡即使把前輪的LSD效能減到最小也沒問題。依此調整下的車輛轉向性能將會相當不錯，十分推薦給喜歡駕駛FR車的人使用。當然，如果不讓前後輪間的LSD效能相差太大的話，車輛的轉向特性就會變成4WD獨有的重視牽引力形式。

總歸來說，4WD車的LSD調校沒有一定準則。因為其自由度很高，所以各位可以嘗試去做各種變化，並好好享受由不同面貌的4WD車所帶來的樂趣。

重視穩定性的範例（FF傾向）

[illegible]	[illegible]	[illegible]
起始扭力	稍微調強	調弱
加速時的動作扭力	調強	調弱
減速時的動作扭力	調弱	調弱

重視方向盤反應的範例（FR傾向）

[illegible]	[illegible]	[illegible]
起始扭力	調弱	稍微調強
加速時的動作扭力	調弱	調強
減速時的動作扭力	調弱	調弱



4WD的操縱特性會因LSD的設定而出現很大的變化。在進行調校時可多方嘗試。

LSD簡易設定表・4WD篇　※F＝前輪、R＝後輪

[illegible]	[illegible]	[illegible]					
		[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
低速彎道							
入彎	轉向不足	調弱	−	調弱	−	−	−
	轉向過度	調強	−	調強	調強	−	調強
出彎	轉向不足	調弱	調弱	−	調強	調強	−
	轉向過度	調強	調強	−	調弱	調弱	−

Setting Guide 06

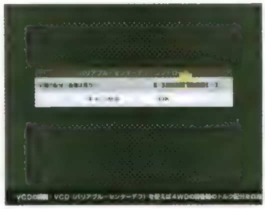
VCD

對於4WD車而言，這個叫做VCD（可調式中央差速器）的東西是項不可或缺的零件。雖然與LSD的工作原理並不相同，但卻能以更有效的方式來改變4WD車的轉向特性。

■4WD車的VCD調校非常重要

雖說4WD車藉由前後輪的LSD調校就能使操作性變得像FF車或FR車，但LSD這個零件就性質而言，不管怎麼調整都會讓車輛出現轉向不足的傾向。所以說像VCD（可調式中央差速器）這種沒什麼副作用，能讓車輛安全改變轉向特性的零件就成了一件相當貴重的寶物。

VCD的作用是分配輸出到前後輪上的扭力大小。只要把它裝上，就能將前後輪的扭力分配值從前輪10：後輪90一直到前輪90：後輪10的區域中自由調整。如果想讓車輛特性近似FF車的話，只要把引擎輸出的扭力往前輪分配就行了。如果想把車輛調成跟FR車一樣的話那就反其道而行。各位在進行難以處理的LSD調校之前，可以先裝上VCD來確認一下車輛開起來應有的感覺，之後再以只調整扭力而不改變車輛轉向特性的方式來繼續進行LSD調校應該是最好的方式。對於4WD車來說，想要改變轉向特性的話，沒有比VCD更好用的東西了。



與LSD不同，VCD不會讓車輛損失太多馬力，此外設定也很簡單。

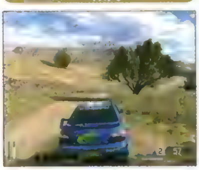


一般最普通的設定方法是50：50，在容易打滑的路面上意外地好用。

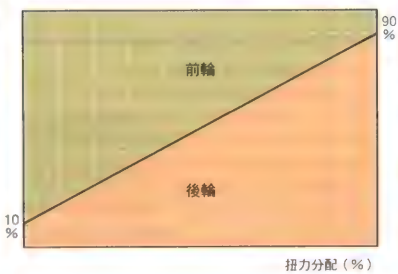
扭力分配與車輛特性的關係

車輛特性

FF傾向



引擎輸出到前輪的扭力比後輪大，這會使車輛特性接近FF車。也就是說，變得較不容易轉彎，但卻能得到極高的穩定性。



車輛特性

FR傾向



讓車輛特性帶有FR傾向時，與前輪相比，後輪分配到的扭力較多，只要用力踩下油門就能引發動力甩尾為其優點。

One Point 與LSD調校一起配合，調整空間等於無限大

VCD的功用是分配前後輪的扭力，而LSD的功用則是以限制差速器的動作來分配左右輪的扭力。如果能在調校時使兩者好好配合的話，就能調出各式各樣不同轉向特性的車輛。例如說，使用VCD調出一台具有FR傾向的車之後，如果想讓前輪轉向感覺變得更好的話，只要把前輪的LSD效能減弱就可以了；而如果想讓車輛在踩下油門後得到更多牽引力的話，則增強後輪的LSD效能就行了。其實4WD車的調校跟其他車種相比算是十分深奧的學問，各位可以發揮想像力來嘗試各種不同的組合。



在做完VCD調校後，只要再微調一下LSD就能做出一台自己喜歡的車來。

Setting Guide 07

氧化亞氮加速系統／重量控制

在『GT4』中新登場的氧化亞氮加速系統（以下簡稱NOS），是一種能讓引擎以低廉成本取得爆炸性威力的裝置。能否將其實力發揮出來就得看駕駛人的設定與比賽策略。

NOS
氧化亞氮

使用NOS的時機是個重點

NOS以高濃度噴射時能在短時間內獲得強大的馬力，以低濃度噴射的話雖然無法得到如此強的馬力，但卻可以持續較久的時間。所以說當對手車與自己速度差不多時，就可以把NOS噴射量調濃一點，以做最後衝刺的方式來使用。如果對手車的馬力比自己小的話，則可以讓NOS噴得淡一點，拉開與對手之間的距離。其實使用方式與設定方法都很單純。



Sampling Car
Mazda
RX-7 Type RZ (FD)

這裡我們就以「RX 7」為例，讓玩家透過0－400m衝刺來體會NOS在濃淡不同下提升速度的能力

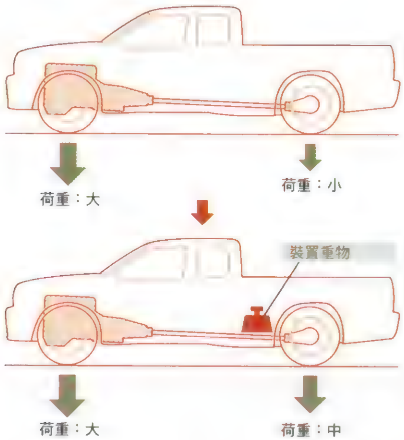


讓NOS以最高濃度噴射
0－400m衝刺 0′12.211
車輛以爆炸性的加速度前進如果把齒輪比再調密一點的話應該還能讓成績更好



讓NOS以最低濃度噴射
0－400m衝刺 0′13.600
雖說成績比使用最高濃度噴射時來得差，但連續使用的話，持續時間會比調到最高濃度時要久

Weight Control
重量控制



用壓艙物來調整重量平衡

重量控制的觀念十分簡單，就是在荷重較輕的地方裝設壓艙物（重物），讓車輛的重量分布能變得較平衡。也就是說，在像車尾荷重比較小的卡車載台上裝置重物的話，就能使其後輪牽引力變得更大。反過來，在車頭比較輕的MR車與RR車前方裝設壓艙物的話，就能使其對方向盤控制的反應變好。此一調校工作就是這麼回事。



裝設壓艙物代表車重會變重，所以也要適可而止。順道一提，本作使用的單位是kg。

Setting Guide 08

下壓力／AYC

雖然下壓力與AYC並不起眼，但卻能在調整後對車輛動作造成大幅度的影響。這裡我們要向各位介紹調校此兩者的秘訣。

Down Force
下壓力

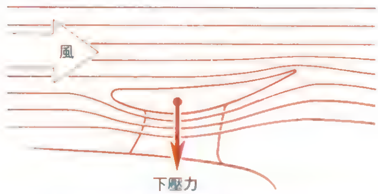
利用空力改變車輛特性

尾翼可說是賽車的象徵，能在車輛行進時把空氣流動的壓力差轉變為向下壓制的力量（下壓力）。讓輪胎能以更大的力量與地面接觸。雖然車輛可利用下壓力的輔助提高在高速狀態時的操縱性與穩定性，但卻會使風阻增加，如果調過頭的話就會發生極速下降的問題。

下壓力調校主要影響的是車輛在風阻較大的中、高速狀態下的駕駛特性。實際設定的影響是，若加重車頭下壓力，減少車尾下壓力會讓車輛出現轉向不足；若讓車頭下壓力變小，車尾下壓力變大的話則會變成轉向過度。如果各位手上的車輛能夠設定下壓力的話，就應該先看清楚自己究竟需要怎麼調整。


不只是競賽用車，普通車只要裝上尾翼也一樣能調整下壓力。

下壓力的機械原理



下壓力與轉向特性的關係

前輪	後輪	轉向特性
大	小	轉向過度傾向
小	大	轉向不足傾向

下壓力與高速行進的穩定性、極速之間的關係

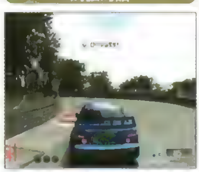
前輪	後輪	高速行進的穩定性	極速
大	大	好	低
小	小	差	高

AYC
主動偏航控制系統

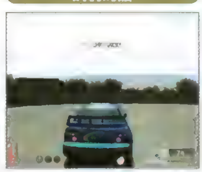
可減輕4WD車特有的轉向不足問題

讓此零件效果變大的話，就能讓原本踩油門會很難轉彎的車輛乖乖調頭。但調過頭又會讓車輛出現轉向過度的問題。此外，在帶著煞車入彎時它會加重車輛轉向不足的現象，這點千萬要注意。AYC在路面較滑的濕地與砂礫路面上效果會比普通柏油路面要大，能顯著改善4WD車的轉向不足問題。因為車輛在裝上這個零件後的動作會變得相當獨特，所以也算是一個依個人喜好選用的裝備。

調強的話


雖然車輛能輕易轉向，但也容易出現轉向過度。

調弱的話


雖然會出現轉向不足，但仍可利用駕駛技術來彌補。

Setting Guide **09**

ASM／TCS

ASM及TCS雖然與AYC的構造不同，但都是用來協助新手駕駛的輔助系統。如果想找出還有其它那些地方沒調好的話，就應該先把ASM關掉。

ASM

自動穩定控制系統

可讓車輛穩定前進的高科技零件

ASM藉由主動控制四個輪子的煞車來改變車輛的轉向特性。若把它往轉向過度方向調的話就會讓車輛帶有轉向不足傾向；把它往轉向不足方向調的話就會讓車輛出現轉向過度的傾向。

舉例來說，在車輛進入右彎，快要出現轉向不足狀況的時候，ASM會讓左前輪與右後輪輕微煞車來抵銷轉向不足的現象，並讓車身朝著最適合過彎的角度轉動。反過來說，當車輛進入右彎出現了轉向過度的現象時，它就會在左後輪施加煞車阻止車輪滑動，並使車身穩定下來。

雖然ASM可以像上述那樣讓車輛入彎時改變轉向特性，但因為這個裝置會使用煞車，所以車速一定會下降。對於一心追求速度的人來說可能是個累贅，但對於新手而言卻是相當好用的東西。

調校ASM帶來的優點與缺點

轉向不足時	調弱	調強
優點	讓過彎變得容易	不易發生失控打轉
缺點	容易發生失控打轉	讓過彎變得困難

轉向過度時	調弱	調強
優點	讓過彎變得容易	不易發生失控打轉
缺點	容易發生失控打轉	讓過彎變得困難

TCS

循跡防滑控制系統

可減輕因車輪空轉導致的動力損失

TCS的功用是防止車輪發生空轉，讓引擎發出的牽引力能順利傳達到輪胎上。如果把效果調強的話就會使輪胎發生空轉的情形變少，在加速時也會變得較安定。當玩家使用手把操縱大馬力後輪驅動車之類，很容易車輪空轉的車種時有很高的利用價值。不過，如果把效果調得太強反而會使車輛的加速變遲鈍。因此如果對自己操縱油門的技巧有信心的話，建議關掉比較好。



在使用很難對油門進行微調的手把玩遊戲時，最好讓TCS發揮某種程度的功效。

調校TCS帶來的優點與缺點

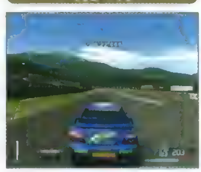
	調弱	調強
優點	容易用油門控制牽引力	車輪不易空轉
缺點	車輪容易空轉	即使在直線道也可能失速

TCS : 0



若油門控制得太差還是會造成車輪空轉，不過卻可很容易掌握車輛的動作。

TCS : 10



就算是油門技巧再差都不會讓車輪空轉。但最高極速卻跑不太出來。

Setting Guide 10

依路面分類的車輛調校方法

從這裡開始我們將依照路面種類的不同向各位簡單介紹調校的方向。雖說還是因車種、驅動方式與駕駛習慣而有所差異，但還是希望大家能夠把最基本的觀念牢記。



■柏油路面的調校方式

把車高降低，懸吊系統調硬

因為柏油路面的抓地力相當好，所以車輛在水平移動時常會出現橫滾。而橫滾角太大的話會影響到車輛的操控性，所以必須把車高減低，重心往下降。此為一般用來避免出現不必要橫滾角的調校方法。在車高降低之後接著要做的，就是提高彈簧常數使車底不會撞到地面，這也是相當基本的動作。

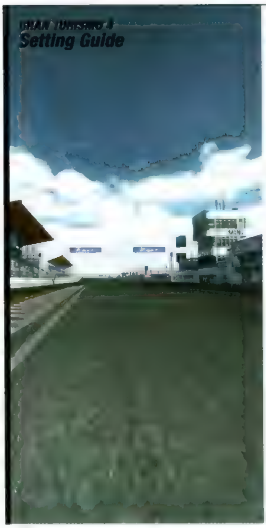
另外，因為路面抓地力很高，輪胎的負擔也自然會變大。此時通常會把LSD調得比在其他路面上更大。不過，若輪胎抓地力不是很高時，就請不要把LSD與懸吊系統調得過硬。

調校範例

項目	調校
懸吊系統	調硬
車高	調低
LSD	調強



當路面抓地力越高，懸吊系統就要調得越硬。調軟是沒有任何好處的。



■潮濕路面的調校方式

把懸吊系統調軟以爭取車輛抓地力

雖然同為柏油路面，但上面有沒有水將會大幅影響抓地力的高低。在路面潮濕時，若採用較硬的懸吊系統設定會讓避震器因為沒有足夠的緩衝行程而使輪胎提早開始滑動，並引起車輛轉向不足或是轉向過度的現象。所以說，在潮濕路面上開車時一般都會讓懸吊系統變得軟一點，使避震器能吸收大部分的衝擊力並讓輪胎可以抓住地面。由於路面相當滑，所以輪胎的負擔也就沒那麼大，可以讓LSD的效果降低。另外也請把車高調高一點，這樣會讓荷重移動比較容易進行。話雖如此，在潮濕路面上駕駛時，跟調校技術比起來，應該說駕駛人的駕駛技術更為重要。

調校範例

項目	調校
懸吊系統	稍微調軟
車高	稍微調高
LSD	調弱



把懸吊系統調軟就能使其好好發揮功用並增強抓地力。



■砂礫路面的調校方式

依駕駛人的風格不同而產生很大的變化

基本上，砂礫路面上的設定與潮濕路面是一樣的。因為其抓地力都很低，所以懸吊系統必須調得比在柏油路面上還軟，LSD的效能也得降低，車高則必須調高。不過，因為在砂礫路面上比賽時常會需要做出大角度的甩尾動作，所以必須要使LSD在駕駛人踩下油門時帶有轉向過度傾向的設定才能方便駕駛。依照車種不同，有些車輛的懸吊調硬一點反而比較好操縱。因為在遊戲裡不必擔心底盤受損，所以車高調低一點也無妨。各位可以試試看各種不同的方法來調校車輛。

調校範例

懸吊系統	➡	軟硬皆可
車高	➡	調高
LSD	➡	強弱皆可



雖然車種不同調校方式也會不一樣，但絕對不能用跟柏油路面一樣的設定來跑。



■冰面與雪地路面的調校方式

要把懸吊系統弄軟，LSD的功效調強

在最滑的冰面與雪地上，車輛的懸吊系統當然要調得比在其他路面上還軟。並且為了順利地控制荷重，車高也必須調高。雖說如此，因為在遊戲裡車輛底盤不會受損，所以也有一種把車高降低，使重心下降以提升車輛操控性的做法。至於LSD，雖是依個人喜好來調整，但在冰面與雪地上出彎加速時輪胎牽引力將會是決定成敗的關鍵，所以還是調強一點比較好。不過，若用TCS去代替LSD來賺取輪胎牽引力的方法可能會更簡單也說不定。

調校範例

懸吊系統	➡	調軟
車高	➡	調高
LSD	➡	調強



把LSD調強一點可賺取更多牽引力。不過太強也會招致反效果，請注意。

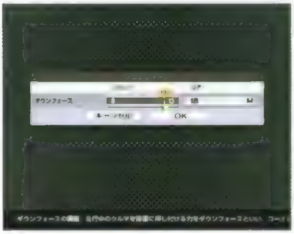
Setting Guide **11**

該從哪開始進行調校？

應該有許多人會覺得車輛可以調整的項目多如牛毛，而不知道到底該從哪裡開始下手吧。現在我們就用一個例子來對車輛調校的流程進行解說。

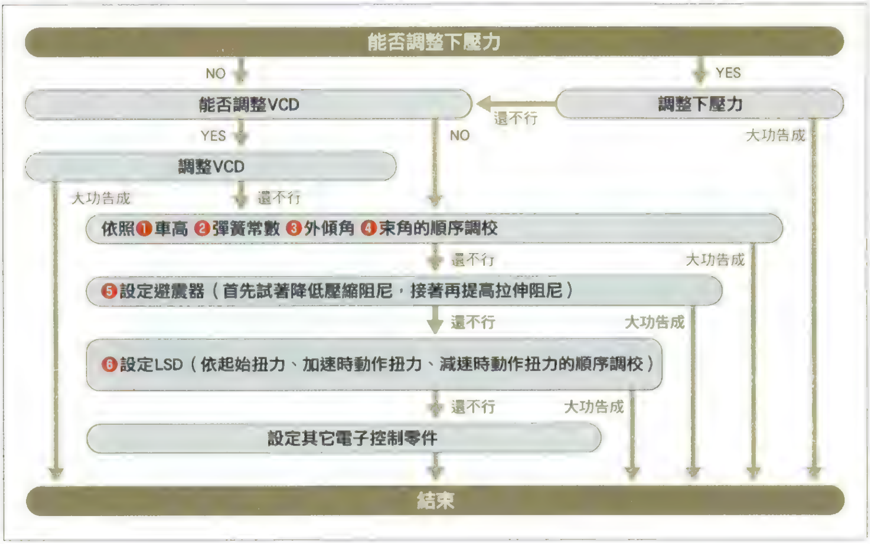
■調校方式各有千秋

因為每個人都有各自不同的調校方式，所以並沒有一個標準原則。這裡提供了一張參考表給不知該從何著手的人使用。表中所著重的要點是「下壓力」與「VCD」。兩者都是在調校車輛時不會產生什麼副作用卻又很有效的零件，所以一定要擺在前面處理。這樣一來，之後再動手調整懸吊系統時就會變得比較輕鬆。



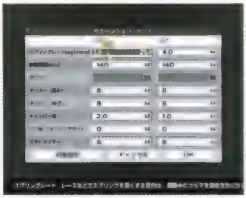
一開始設定值可以先做大幅調整，之後再慢慢微調。

∴ 車輛調校的流程範例



One Point 請勿同時對數個零件進行調校

在變更車輛設定時，不能同時對許多零件做調整。應該以一次處理一個，並不斷進行測試的方式來進行。如果一次對好幾個零件進行調校的話，出現副作用時就會搞不清楚問題到底從何而來。例如，若想改善轉向不足的問題，首先就應好好調整並測試前輪的懸吊系統，如果還不行才對下一個煞車平衡的部分做調校。尤其是在處理車輪定位的問題時更要特別小心！



調校時一次只能改變一項設定。如此才能瞭解問題的真正來源，並使工作變得順利。

Setting Guide **12**

跟調校車輛有關的Q&A

這裡我們將以初學者為對象進行車輛調校相關的案例介紹。「因為不熟悉車輛所以不知從何做起」－－如果你有這種問題的話，就請參考看看下面的例子吧。

question Q1 該怎麼區分轉向不足與轉向過度？

A 按照基本來駕駛是判斷的重要依據

如果讓車輛在入彎時超速的話，就算原本帶有轉向過度傾向的車輛也一樣會轉向不足，這就會形成錯誤的判斷。由於車輛表現出來的轉向特性會因駕駛人的風格影響而產生很大的差異，所以若搞不清車輛到底是轉向不足還是轉向過度的話，就請參考P.29解說的「外－內－外」與「慢進快出」這兩種基本駕駛方式測試吧。不這麼做的話就會完全搞不清楚車輛真正的特性，也就無法著手調整了。



轉向過度比較容易發現，至於轉向不足則很可能是因為駕駛方法錯誤所造成。

question Q2 直接拿新車來開，卻有很強烈的轉向不足現象

A 新車基本上來說大多都會轉向不足

一般而言，普通車在超速入彎時，為了要警惕駕駛人，所以通常都會使用帶有一點點轉向不足傾向的設計。不過某些車種的轉向不足傾向確實是過於嚴重。如果覺得車輛有很強轉向不足傾向的話，可以先試著把懸吊系統弄硬一點看看。具體來說，只要把「普通」的懸吊系統換成「跑車」或「半賽車」等級，即使不做調校，光這樣就應該足以改善轉向反應了。另外，更換輪胎或許也是個好方法。



對於擁有獨特轉向特性的外國跑車，強化懸吊系統帶來的優點相當多。

question Q3 車輛馬上會失控打轉

A 處理方式依場合而有所不同

車輛出現失控打轉，也就是嚴重的轉向過度現象，大致上可分為兩種。一種是大馬力RWD車在放鬆油門時會出現轉向過度的場合，只要把TCS打開，應該就能獲得不錯的改善效果。另一種則是像MR車與RR車那樣，車尾荷重較重的車輛在放鬆油門或減速時會出現轉向過度的場合，這時就要以使用ASM、加大LSD起始扭力，或減速時動作扭力的方法來進行改善。當然，改變駕駛人原有的開車習慣也會很有效果。



具強烈轉向過度特性的車輛真的很不好開，一定要想辦法改善。

question Q4 該如何才能改善強烈的轉向不足問題？

A 有許多解決方法，請一個個嘗試

雖然有很多人會因為轉向不足的問題而感到困擾，但能解決的方法也不少，反而會讓人不知從何著手。下面列出了六種最常使用的處理方式。若各位的車輛能設定「下壓力」的話，就請從那邊開始調起吧。其中最有效的，應該就屬提高前輪抓地力，或把前輪懸吊系統調軟一點這兩種做法。



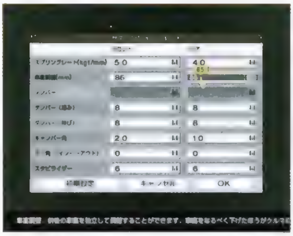
雖然同樣是轉向不足，但入彎時出現的話要調前輪，不分出入彎都有問題就要調後輪。

- 增加車頭下壓力
- 把前輪懸吊系統調軟一點
- 降低車頭高度
- 把後輪懸吊系統調硬一點
- 提高前輪抓地力
- 把LSD各種扭力調弱

question Q5 該如何才能解決強烈的轉向過度問題？

A 把Q4介紹的方法倒過來使用

如果車輛的轉向過度問題強到令人覺得困擾的話，那第一個想到的解決方案就是使用在Q3裡提到的「ASM」與「TCS」這兩種控制系統。如果不想用這兩種輔助駕駛系統的話，那把Q4裡提到的方法倒過來用就行了。像是「增加車尾下壓力」、「降低車尾高度」、「提高後輪抓地力」等，把「前面」換到「後面」就可以了。如果用了這些方式後情況還是沒有改善，那就得降低車輛馬力或採用前面講的兩種輔助駕駛系統才行了。另外，如果是使用手把在玩的話，改用比較容易控制油門大小的方向盤應該也是不錯的選擇。

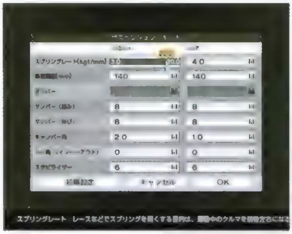


想把調校的副作用減到最低程度的話，把車高降低也是一個好辦法。

question Q6 想改善車輛對方向盤的反應該怎麼做？

A 將前輪懸吊系統調硬一點

即使開的並非普通車，偶爾也是會遇到車輛對方向盤反應不太靈光的狀況。這時就可以試試看下面列舉的幾種調校方法。此外，改善車輛對方向盤的反應不靈與解決車輛轉向不足問題的方法兩者有些關聯，如果各位剛好需要同時解決的話就請一併試試吧。不過，這些調整若做過頭也會帶來很大的副作用，請多加留意。



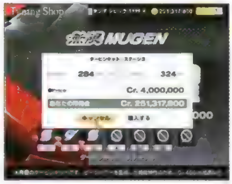
基本上，增加前輪懸吊系統的硬度就能提高車輛對方向盤的反應速度。

- 把前輪的防傾桿調硬
- 增加前輪懸吊系統的彈簧常數
- 減小前輪的外傾角

question Q7 想讓車輛的加速性變得更好！

A 調整馬力與齒輪比是最有效的

如果想要提升車輛的加速性能，雖說直接增加引擎馬力是最快的方法，但如果馬力條件受到限制的話那就得把齒輪比調密一點。只要在自動調整功能裡使用LEVEL較低的數值，就能讓所有檔位齒輪比都變密。另外，若是因車輪空轉而損失牽引力的話，那只要使用「TCS」系統就應該能使狀況獲得大幅改善。還有，提升驅動輪的抓地力也是個好辦法。



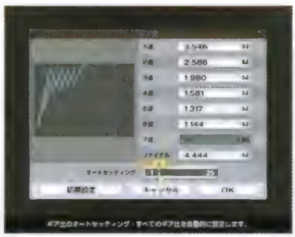
FF車的加速能力比起其他驅動方式都來得差，故不管怎麼做應該都會有點效果才對

- 提升引擎馬力
- 增加LSD的加速時動作扭力
- 把齒輪比調密
- 讓TCS發揮功用
- 提高驅動輪抓地力

question Q8 若想提升車輛極速的話？

A 馬力與齒輪比還是最大關鍵

跟Q7一樣，馬力在這裡同樣是最重要的關鍵。除此之外把齒輪比調疏到某個程度，減少車輛下壓力也能收到一定效果。不過，當引擎馬力不夠大的時候，若把齒輪比調得太疏反而會讓車輛失去速度，所以千萬要注意別使用太過極端的設定。另外，為了要減少車輪在過彎時受到的阻力，也可以把外傾角與束角等跟定位有關的數值全部都設為0。



即使提升了引擎馬力，不把齒輪比調疏的話也是沒用的；兩者間的平衡相當重要。

- 把齒輪比調疏
- 提升引擎馬力
- 減少車輛的下壓力
- 把跟車輪定位有關的數值全設為0

question Q9 適合甩尾的調校方式是？

A 把駕駛輔助系統全部關掉

當各位能自由控制車輛到某種程度之時，就會自然而然想要嘗試甩尾。不過，要甩尾必須滿足某些條件才行。首先，最重要的就是把所有駕駛輔助系統都關掉。「ASM」就不用說了，「TCS」一樣得關掉。如果讓它們維持效果的話，就算好不容易讓車尾開始滑動了，TCS也會立刻回復抓地力，這樣是不可能讓甩尾狀態維持下去的。另外就是請儘可能降低輪胎抓地力。跟一開始隨車附贈的跑車胎相比，普通胎確實比較適合拿來甩尾。這裡推薦的是N1、N2胎。



駕駛輔助系統在甩尾時會成為車尾滑動的阻礙，一定得通通關掉才行。

question Q10 該如何有效利用重量控制？

A 最適合拿來做車輛特性的微調

如P.114裡述，重量控制是利用裝置壓艙物來調整車輛重量平衡的調校方式。雖然總重量會變重因此不太受歡迎，但其實這東西也有很好用的地方。例如說在調整方向盤反應速度與施加在車輪上的牽引力時，就會變成一種相當有效的手段。當然，會讓車輛稍微增加一點重量，但比起調整懸吊系統來說要來得方便一些。對於不想花時間在處理懸吊的人，應該是個十分好用的方法。另外，像「Dodge VIPER」這種大馬力的2WD車常常會出現車輪空轉的現象，若能在驅動輪側裝上壓艙物就可減輕。這在0－400m衝刺之類需要榨出牽引力的場合相當有效。不過，在普通賽道時，與其把壓艙物裝在驅動輪的相反側來平衡車重，不如直接降低馬力比較快。



在調整壓艙物重量時，刻度1格就代表1kg。當然，車上載得越重會讓自己越不利。

question Q11 為什麼幾乎所有車種懸吊系統的預設值看起來都差不多？

A 雖然數值相同，但其實每種車各有其參數設定

在裝上了「懸吊全套訂製服務」這個零件後，雖然彈簧常數會隨車重與重量平衡而有微妙的差異，但避震器阻尼全都設定在8。其實，像「SKYLINE」與「ALTO WORKS」這兩種車的阻尼係數本來就不可能相同，所以同樣為8其實是有理由的。因為車輛在調校時所用的單位會隨車種不同而變化，所以「SKY-LINE」與「ALTO WORKS」每一格刻度代表的阻尼係數也就不一樣。在此情況下當然較重的「SKYLINE」所使用的懸吊系統其阻尼係數會較高。順便一提，此一『GT』系列的傳統法則在過去幾代裡也是類似的。

SKYLINE



像「SKYLINE」這種重量級車種，所使用的8代表相當大的數值。

ALTO WORKS



對重量較輕的車輛來說，即使同樣是8，所代表的實際數值其實並沒有那麼大

question Q12 要怎樣才能好好調校這匹名為「ESCUDO Dirt Trial Car」的悍馬呢？

A 最大的關鍵就在渦輪遲滯現象

在『GT』系列裡，這輛名為「ESCUDO Dirt Trial Car」的車可說是個相當特殊的存在。因為這台車原本是為了「PIKES PEAK」此一特殊拉力賽而設計的，所以有著非常奇特的個性。使用的引擎雖然馬力強大，但也因其突發衝力十分強烈而相當難以駕馭。要馴服這匹悍馬的方法只有一個，就是不要讓引擎轉速進入最佳出力範圍。請把齒輪比往疏齒比的方向調整，除了可全速前進的區域外絕對不能進入最佳出力範圍。除此之外還要把前後輪下壓力調到最大。「TCS」系統也要打開比較好。至於「ASM」就看個人喜好。



只要一進入最佳出力範圍就會難以操控，在過彎時請儘可能不要拉高轉速。

Setting Guide **13**

各種調校範例

從這裡開始我們將要介紹一些實際的調校範例。除了一般追求平衡性能的調校外，還有一些為了特定目的而進行的調校。希望能做為各位的參考。

資料表的使用法



❶懸吊系統
包括前後彈簧常數、車高、避震器拉伸與壓縮阻尼、外傾角、束角，與防傾桿的調整值

❷煞車平衡
前後輪煞車的調整值

❸LSD
起始扭力、加速與減速動作扭力的調整值

❹下壓力
記載前後方下壓力的調整值

❺齒輪比
從1檔到7檔的齒輪比、終傳比與齒輪比自動設定的LEVEL設定值

❻其它電子控制裝置
主動偏航控制系統（AYC）與可調式中央差速器（VCD）的調整值

❼車輛配備的零件與改裝之處

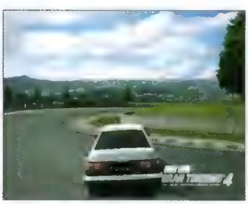


NA改裝型86・甩尾版

Model Car SPRINTER TRUENO GT-APEX (AE86)

Power : **233ps/6600rpm** *Torque :* **25.77kgm/5200rpm** *Mass :* **855Kg**

這是把「SPRINTER TRUENO GT-APEX (AE86)」改裝成甩尾專用車的調校範例。不過這台車的轉向過度傾向並不大，反而是因為LSD效果比較強而使其在普通駕駛時有點轉向不足的感覺。齒輪比是「賽車樂園」專用的所以較密，不過只要用自動設定功能調疏一點還是能應付其他賽道。懸吊調得比較軟則是為了配合N3胎。雖然車輛轉向動作不是很快，但還是足夠好好進行操縱。



本來86的後輪極限就不是很高，所以很適合甩尾。不過甩尾角度並不太好控制。

Setting Data

[illegible]	[illegible]	[illegible]
彈簧常數	3.2	3.6
[illegible]	100	100
[illegible]	8	8
[illegible]	10	10
[illegible]	1	0.5
[illegible]	0	0
[illegible]	4	4

[illegible]	[illegible]	[illegible]
	8	8

LSD	前輪	後輪
起始扭力	—	5
加速	—	40
減速	—	5

下壓力	[illegible]	[illegible]
	8	8

[illegible]	
1檔	2.939
[illegible]	2.066
[illegible]	1.547
[illegible]	1.212
[illegible]	0.992
6檔	0.85
[illegible]	—
終傳比	4.3
自動設定	7

[illegible]	
AYC	—
VCD	—

賽車型消音器＆空氣濾清器／賽車用煞車組件／煞車平衡控制器／第3階段NA改裝／汽缸研磨／配重調諧／電腦／全套定製變速器／三碟式離合器／賽車型飛輪／LSD全套訂製服務／碳纖維傳動軸／懸吊全套訂製服務／N3輪胎／第3階段輕量化／提升剛性／車體剛性回春計畫



OPTION Stream Z・N3胎版

Model Car OPTION Stream Z

Power : ***770ps/6500rpm*** *Torque :* ***86.35kgm/6300rpm*** *Mass :* ***1440Kg***

這是讓770ps馬力的怪物車種「OPTION Stream Z」駕著N3胎上路，專為車狂們設計的版本。基本上為了要配合輪胎抓地力，懸吊系統被設定得比較軟。降低車高則是為了使重心下降，跑起來將更穩定。此外，為了要讓車輪能承受巨大馬力而不會出現空轉，齒輪比被調得相當疏。不過，如果到了3檔都不提早在進入最佳出力範圍前換檔的話，還是一樣會導致空轉。



雖然很明顯可看出輪胎無法承受巨大的馬力，但在1～2檔裡只要不進入最佳出力範圍就還算好開。

Setting Data

懸吊系統	前	後
彈簧常數	12	12
車高	70	70
阻尼（壓縮）	8	8
阻尼（伸側）	10	10
外傾角	1.5	1
束角	0	0
穩定桿	3	3

煞車平衡	前	後
	18	12

LSD	前	後
起始扭力	—	5
加速	—	45
減速	—	20

下壓力	前輪	後輪
	—	—

變速器	
1檔	3.327
2檔	2.149
3檔	1.531
4檔	1.147
5檔	0.904
6檔	0.749
7檔	—
終傳比	3.538
自動設定	16

其它	
AYC	—
VCD	—

改裝零件

賽車型消音器＆空氣濾清器／賽車用煞車組件／煞車平衡控制器／全套定製變速器／LSD全套訂製服務／懸吊全套訂製服務／N3輪胎



Lancia STRATOS Rally Car '77・霞慕尼版

Model Car Lancia STRATOS Rally Car '77

Power : ***277ps/7400rpm*** *Torque :* —— *Mass :* ***880Kg***

這是將「Lancia STRATOS」這輛拉力賽車對「霞慕尼」賽道做最佳化調整的範例。追加的零件只有雪地胎而已。由於這台車的初期設定針對的是柏油路面，所以必須先把懸吊系統調軟一點。另外，雖然在此範例裡車輛的前後輪平衡給人一種不夠細密的感覺，但這是在考慮到減輕轉向過度問題與車輛操控性的平衡之後才做出的決定。變速器則為了要配合此一賽道而使用了較密的齒輪比。



因為是一台MR車，所以在此會變得很難開。也許對某些人來說把懸吊調得更硬點較好。

Setting Data

懸吊系統	前	後
彈簧常數	6	7
車高	130	130
阻尼（壓縮）	8	8
阻尼（伸側）	9	9
外傾角	0	0
束角	0	0
穩定桿	3	3

煞車平衡	前	後
	3	3

LSD	前	後
起始扭力	—	5
加速	—	15
減速	—	5

下壓力	前輪	後輪
	—	—

變速器	
1檔	3.42
2檔	2.307
3檔	1.671
4檔	1.279
5檔	1.034
6檔	—
7檔	—
終傳比	—
自動設定	—

其它	
AYC	—
VCD	—

改裝零件

雪地胎



Honda CIVIC TYPE R・筑波計時賽版

Model Car Honda CIVIC TYPE R

Power : ***325ps/8000rpm*** *Torque :* ***29.21kgm/7000rpm*** *Mass :* ***1047Kg***

這是把「CIVIC TYPE R」做完全改裝，專門在「筑波賽車場」裡進行計時賽的範例。輪胎使用的是原本的S2胎，而LSD採用了1WAY的版本。其他就只剩下懸吊系統與齒輪比的設定。因為調校重點是在改善FF車特有的強烈轉向不足傾向，所以焦點就會落在車尾部分。在調校完成之後也成功提升了車輛的轉向性能。雖說在駕駛時仍須小心操縱油門，但只需約1分1秒左右就能跑完筑波1圈。



因為加速時的轉向不足情況比想像中還難以處理，所以說油門絕對不能隨便亂踩。

Setting Data

[illegible]	[illegible]	[illegible]
彈簧常數	6.8	5
車高	86	90
阻尼（壓縮）	8	10
阻尼（拉伸）	10	10
外傾角	1.5	0.5
束角	0	1
防傾桿	3	4

[illegible]	[illegible]	[illegible]
	10	8

[illegible]	[illegible]	[illegible]
起始扭力	—	—
加速	—	—
減速	—	—

[illegible]	[illegible]
—	—

[illegible]	齒輪比
1檔	3.041
2檔	2.087
3檔	1.54
4檔	1.191
5檔	0.965
6檔	0.818
7檔	—
終傳比	4.764
自動設定	11

[illegible]	
AYC	—
VCD	—

賽車型消音器＆空氣濾清器／賽車用煞車組件／煞車平衡控制器／第3階段NA改裝／汽缸研磨／配重調諧／電腦／全套定製變速器／三碟式離合器／賽車型飛輪／1WAY LSD／懸吊全套訂製服務／S2輪胎／第3階段輕量化／剛性提升



Lancer Evolution高科技武裝版

Model Car Mitsubishi Lancer Evolution V GSR '98

Power : ***361ps/6500rpm*** *Torque :* ***48.27kgm/3000rpm*** *Mass :* ***1156Kg***

這是以稱霸「特殊狀況競賽」為目標而在「Mitsubishi Lancer Evolution V GSR」上裝置各種高科技零件，並經過調校後使其變成一台人人都能輕鬆駕駛的車輛。因為車輛太快的話開起來就沒有樂趣，所以這裡並沒有提高太多馬力，重點是放在懸吊系統的改裝與設定上。雖然車輛本身在踩油門與煞車時會有轉向過度的傾向，但這在泥地賽道上應該算是優點。只要開著它，就算是困難等級的拉力賽應該也能輕鬆過關。



因為這台車速度已經非常快，所以不必再對引擎做些有的沒的改裝了。

Setting Data

[illegible]	[illegible]	[illegible]
彈簧常數	5.4	4.2
車高	120	120
阻尼（壓縮）	8	8
阻尼（拉伸）	9	9
外傾角	0	0
束角	0	0
防傾桿	4	4

[illegible]	[illegible]	[illegible]
	10	15

[illegible]	[illegible]	[illegible]
起始扭力	—	—
加速	—	—
減速	—	—

[illegible]	[illegible]
—	—

[illegible]	
1檔	2.998
2檔	2.121
3檔	1.594
4檔	1.252
5檔	1.029
6檔	0.883
7檔	—
終傳比	4.529
自動設定	6

[illegible]	
AYC	50
VCD	20

賽車型消音器＆空氣濾清器／賽車用煞車組件／煞車平衡控制器／汽缸研磨／配重調諧／電腦／全套定製變速器／三碟式離合器／賽車型飛輪／懸吊全套訂製服務／泥地胎／第3階段輕量化



[illegible]

Model Car Mazda Eunos Roadster J-Limited

Power : 127ps/6500rpm　Torque : 14.83kgm/5500rpm　Mass : 921Kg

這是讓輕型雙座跑車「Eunos Roadster」能在保有原本駕駛風味前提下發揮出更進一步運動性的調校。這裡對引擎沒做任何更動，只以傳動系統為中心進行改裝與調校。最大的重點是採用了N1輪胎。因為是一條抓地力不高的輪胎，所以必須把懸吊系統調軟一點才能配合。是一台雖會讓人感到其車身橫滾但卻仍能輕鬆控制的有趣車輛；所以其實汽車的魅力並非只有馬力而已。



一台不拿來比快，而是讓人享受駕馭樂趣的車輛；這才是真正的Roadster

Setting Data

[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	5.1	2.9
[illegible]	120	120
[illegible]	6	6
[illegible]	9	9
[illegible]	1.2	0.5
[illegible]	0	0
[illegible]	2	2

[illegible]	[illegible]	[illegible]
	–	–

[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	–	–
加速	–	–
[illegible]	–	–

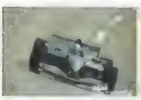
[illegible]	[illegible]	[illegible]
	–	–

[illegible]	
[illegible]	3
[illegible]	2.036
[illegible]	1.48
[illegible]	1.136
[illegible]	0.92
[illegible]	–
[illegible]	–
終傳比	4.3
自動設定	5

[illegible]	
AYC	–
[illegible]	–

[illegible]

跑車型消音器&空氣濾清器／電腦／全套定製變速器／大容量單碟離合器／懸吊全套訂製服務／N1輪胎／第1階段輕量化



Formula Gran Turismo・鈴鹿特別版

Model Car Formula Gran Turismo

Power : —　Torque : —　Mass : 940Kg

這是將『GT4』中最快的「Formula Gran Turismo」對「鈴鹿賽車場」進行最佳化調校工作；把原本極大的下壓力降低到必要程度、修正後輪束角，並以自動設定齒輪比的LEVEL14為基礎，修改5檔與7檔的齒輪比。5檔是用來處理S型彎道，而7檔則是為了直線道重新設定。雖然有些令人意外之處需要調整，但其實在預設狀態下的操控性就已經很好了，也不必做太多變更。



這台車在入彎時很容易轉向不足，可以考慮再提升一點後輪的下壓力。

Setting Data

[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	17.4	17.5
[illegible]	45	45
[illegible]	8	8
[illegible]	10	10
[illegible]	2	1
[illegible]	0	0
[illegible]	–	–

[illegible]	[illegible]	[illegible]
	5	3

[illegible]	[illegible]	[illegible]
起始扭力	–	5
加速	–	40
減速	–	20

[illegible]	[illegible]	[illegible]
	70	93

[illegible]	
[illegible]	6.96
[illegible]	4.759
[illegible]	3.517
[illegible]	2.701
[illegible]	2.233
[illegible]	1.786
[illegible]	1.52
終傳比	4.212
自動設定	14

[illegible]	
AYC	–
VCD	–

[illegible]

無

Chapter 5

PHOTO MODE




4
BOSCH

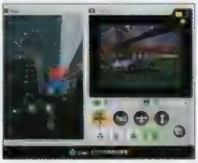
Photo Mode **01**

照相模式解説

這個模式分為了可在世界各國美麗風景中拍攝車輛照片的「拍照旅行」與在賽道上拍攝充滿動感車輛照片的「駕車拍照」兩個部分。現在我們就開始向各位介紹兩者的技巧。

1 在拍照旅行部分裡要照拍攝事物的基本動作來進行

各位在「拍照旅行」部分裡可以親手拍攝出那些像是自雜誌上剪下來的美麗圖片。此模式是以已經準備好的世界各國風景名勝舞台為背景，並把『GT4』裡登場的車輛放進其中拍照，也就是進行「靜物攝影」的動作。因為車輛與背景在這個模式裡不會動，所以取景構圖與拍攝角度將會成為決定品質好壞的重要因素。各位首先要做的就是去學習在此模式裡進行攝影的一些基本技巧。



一開始，要先取出能把車輛拍得帥氣的構圖。



只要好好使用濾鏡功能，就能簡單拍出復古風的照片。

■拍照旅行的進行順序

在使用拍照旅行模式時不需要特別的條件與費用，只要手上有車輛就能隨時進行攝影。這裡我們將介紹在拍照旅行模式裡拍攝照片的過程與操作照相機的方法。此外，這些拍下來的照片可以用底片模式與照相模式存進USB隨身碟或記憶卡裡。

STEP1



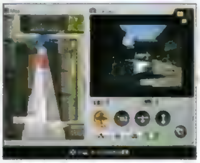
首先進入車庫換乘想拍照的車輛。

STEP2



進入拍照旅行模式後，挑選攝影用的場景。

STEP3



決定構圖與拍攝角度之後就能拍照片，還可後製特效。

STEP4



如果以底片模式儲存的話，就能讓檔案容量變小。



【拍照旅行模式的操作説明】

❶先在舞台地圖上的藍色範圍內移動車輛，並利用L2與R2按鈕改變車輛方向。
❷指示車輛所在的位置與方向。
❸指示照相機所在的位置與方向。
❹可切換縱、橫位置的角度。
❺先按住◉按鈕，再按下左右方向按鈕就能變換焦距。
❻先按住◉按鈕，再按下左右方向按鈕就能調節光圈大小。
❼先按住◉按鈕，再按下左右方向按鈕或使用左類比控制桿就能移動照相機的鏡頭方向。
❽先按住◉按鈕，再按下左右方向按鈕或使用左類比控制桿就能讓照相機傾斜，最大可至左右90度。
❾先按住◉按鈕，再按下左右方向按鈕或使用左類比控制桿就能移動照相機的擺設位置。（但只限舞台地圖上的藍色區域內）
❿先按住◉按鈕，再按下上下方向按鈕或使用左類比控制桿就能讓照相機上升或下降。
⓫可改變車輛前輪的舵角。
⓬可使用濾鏡選項。（有周圍亮度、色彩濃度、曝光補正、白平衡→請參考P.134）
⓭照相機選單，可在此進行畫面大小的縮放、光圈的實測值表示切換、快門音效、焦距形式與保存畫質等調整。
⓮回到GRAN TURISMO模式。
⓯（只在手動對焦模式下有效）把焦點對準取景器中央。
⓰按下快門。

■拍照旅行的景點列表

BEACON HILL



這是一座被午後日光包圍的住宅街。建築物與綠色植物的對比使它變成一個美麗的舞台。

波士頓・比肯山

BROOKLYN



這是可以瞭望曼哈頓島夜景的河邊舞台。四周大樓的打光使其看起來像是浮在夜空般十分漂亮。

紐約・布魯克林

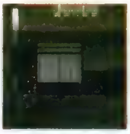
FISH MARKET



這是亞洲某個國家海港的魚市場一隅。因為這裡到處都是屋頂，所以車上會出現很多陰影。

亞洲・魚市場

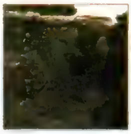
GION



這是從宵の口進入的京都・祇園一角。在此可以欣賞到古老村莊裡日落時分出現的美景。

京都・祇園

GRAND CANYON



這是描繪大峽谷壯麗溪谷景色的舞台。玩家可在這壯大的雄偉景色裡盡情拍照。

亞利桑納・大峽谷

LAS VEGAS



這是被耀眼霓虹燈所包圍著的拉斯維加斯城夜景。霓虹燈將會在車身上映出漂亮的反光來。

內華達・拉斯維加斯

MARUNOUCHI



這是設置於東京，整棟建築都覆蓋著玻璃的特別舞台。可以利用自然光線來攝影。

東京・丸の內

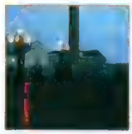
NANZENJI



這是地上散佈著紅葉的京都・南禪寺舞台。有許多紅、黃色樹木妝扮的漂亮景點。

京都・南禪寺

PIAZZA SAN MARCO



這是水都威尼斯在黎明前短暫時分的景色。除了路面的路燈外，其他所有東西都被藍色與靜寂包圍。

威尼斯・聖馬可廣場

PONTE DI RIALTO



此舞台被設置在一艘航行於大運河裡的船隻甲板上。即將西下的夕日照耀著里奧托橋與水面十分美麗。

威尼斯・里奧托橋

SAGANO



這是京都某間大宅中的景色。陽光揮灑在竹林中，使其變成一個充滿了翠綠色的漂亮舞台。

京都・嵯峨野

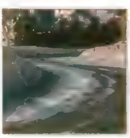
SHIBUYA



車輛的頭燈與尾燈在照片上留下美麗的殘影。這是位在鬧區十字路口的舞台。

東京・涉谷

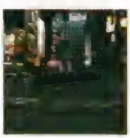
TOGAKUSHI KOGEN



在這個舞台裡的道路上覆滿著白雪。太陽照耀在雪上，使其反射出充滿幻想的色彩

長野・戶隱高原

TIMES SQUARE



這是以籠罩在落日餘暉裡的摩天樓中心部分為舞台的場景。不管是哪台車輛，都能自然地融入街景中。

紐約・時代廣場

TUMAGO



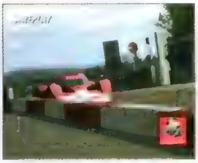
這裡是遺留著古時街景的長野宿場町。由碎石鋪成的小路與古老建築物都能讓人感受到一股自然的暖意。

木曾・妻籠宿

Photo Mode

2 駕車拍照模式是可拍攝車輛行進時的樣子

跟專門拍攝車輛外型與其風格的拍照旅行模式不同，駕車拍照模式著重的是把車輛的動作與躍動感捕捉下來。因為在駕車拍照裡拍攝的對象與背景會一直移動，與拍照旅行裡東西是靜止的情況不同，所以說按下快門的時機會變成影響品質的重要因素。不過，這與真正的攝影不太一樣，它是從某個車輛正在行進的瞬間裡決定好構圖與照相機角度之後才拍攝的。請好好掌握按下快門的時機，利用在拍照旅行模式裡鍛鍊出來的技術拍出最棒的照片來吧。



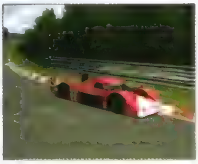
駕車拍照模式基本上是利用重播畫面來進行攝影的



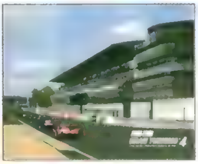
先把決定好的瞬間切出來，然後再使用各種功能攝影。

■捕捉決定性的一瞬，尋找最漂亮的場景

駕車拍照模式裡最重要的一點，就是之前曾經提到過，要把具有決定性的一瞬間給捕捉下來。不過，跟著重播畫面在整場競賽找鏡頭是相當困難的，一開始應該鎖定過彎中、超車時或是在彎道裡的攻防戰等競賽中的事件為主。在找到了值得注意的場景並決定好該拍下哪個瞬間的畫面後，就要考慮最適合的構圖與拍攝角度。如此經過了仔細思考所拍出來的照片，一定能重現最精彩的一幕。



漂亮捕捉住車輛動作的照片中，可以感受到車輛的躍動感



在一次拍許多車時，該如何收進一個畫面裡是相當重要的

■駕車拍照的進行順序

進行駕車拍照有兩種不同方式。一是在重播劇院裡播放重播畫面，並在影片進行時按下選擇按鈕。另一種則是在GRAN TURISMO模式裡到各賽車場去參加它們提供的駕車拍照模式，但此時就必須付3Cr的費用，跑完賽道後才能利用重播畫面來進行攝影。此外，如果使用B-SPEC來跑的話，就可以在車輛行進時直接按下選擇按扭來攝影。不管是用哪種方法拍的照片，之後都能與拍照旅行相同的方式儲存。



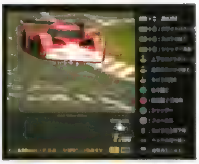
因為駕車拍照模式是利用重播畫面進行，所以也可從車手視點來拍照。

STEP1



在播放重播畫面按下選擇按鈕，就能把那一瞬間的畫面切出來。

STEP2



等畫面切出來後，就能看著畫面決定構圖與照相機擺放的角度

STEP3



接下來就要調整快門速度與光圈大小，並加上濾鏡等效果。

STEP4



決定好所有條件後就可按下快門拍照，並把成果儲存下來。



【駕車拍照的操作說明】

❶變換焦距
把右類比控制桿往上推就會讓焦距變大，往下推則相反。

❷光圈值
先按著R1按鈕不放，然後按方向按鈕的上就會讓光圈變大，按下則是縮小。

❸快門速度
先按住R2按鈕不放，然後按方向按鈕的上就會讓快門速度加快，按下則是變慢。

❹曝光值
先按住L1按鈕不放，然後按方向按鈕的上就會讓畫面變亮，按下則是變暗。

❺顯示照相機的位置
使用方向按鈕的左或右就能切換照相機位置。

❻顯示對焦模式
可顯示目前使用的對焦方式是自動對焦（AF）還是手動對焦（MF）。

❼顯示白平衡
燈光不亮的時候是0，紅色時是負值，黃色時則是表示正值。

○調整照相機的傾斜角度
使用右類比控制桿的左右方向就可以調整照相機的傾斜角度，最大可到90度。

○調整照相機的方向
使用左類比控制桿就能改變照相機鏡頭的方向。

○調整色彩的濃度
按下△按鈕就會依照生動、飽和與單色的順序來切換照片使用的彩度。

○切換縱、橫位置的角度
按下◎按鈕就能切換照相機擺設的縱、橫方向。

○快門按鈕
⊗按鈕

○焦點按鈕
按下□就能讓焦點對準取景器中央。

○移動照相機（上下方向）
只要使用方向按鈕的上下就能控制照相機的上升與下降。

○離開播放重播畫面
按下SELECT鈕就會回到重播畫面。

3 在相簿模式裡欣賞拍下來的照片

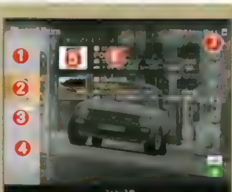
各位在拍照旅行與駕車拍照模式裡所拍下的作品，可以到車庫的相簿模式裡欣賞。此時只要使用連續播放功能，就能讓相簿裡存放的照片連續放映出來。另外，在此一模式裡也能用『GT4』支援的USB印表機把拍下的照片印出來，或是把存在記憶卡裡的照片資料轉移到USB隨身碟上去。在把照片移到USB隨身碟時，它會自動把這些資料轉換成個人電腦能夠使用的格式。這樣就能在電腦上繼續進行處理；像是變化照片大小做為個人電腦螢幕桌布，或是變成手機待機畫面等各式各樣不同的用途。



在預覽畫面中，可以播放出所有拍下的作品。



連續播放功能裡，也有變焦以及隨機播放的選項。



【相簿模式的操作說明】

❶表示底片清單

❷表示相片清單

❸連續播放功能

❹使用印表機列印照片

❺縮圖表示

❻檔案製作日期、檔案名稱、攝影地點、拍攝車種

❼各種操作圖示

- 顯影
- 刪除
- 改變名稱
- 預覽
- 加入連續播放清單
- 加入照片檔案夾
- 傳送至USB隨身碟
- 開始連續播放
- 亂數播放功能開關
- 印出照片
- 功能選項
- 回到GRAN TURISMO模式

Setting 02 實踐技巧指南

各位可以運用各種實際攝影時的知識與技巧在照相模式中。這裡我們將介紹一些能讓初學者拍出品質更上一層樓作品的有用情報。

1 如何才能學會專業的技巧

如果想要拍出漂亮的汽車照片，就必須遵守幾個原則。首先就是得把攝影所需要的基本技巧學會。接著是學習該如何處理才能讓構圖具有穩定感與速度感。這裡我們將會向各位介紹在拍攝照片時會用到的專業技術與技巧。只要能夠掌握這些重點，相信大家就能夠在拍攝照片時更流暢地按下快門。



如果縮小光圈，就能讓照片的背景變得較為模糊。



把光圈加大的話，就能照出一張十分清晰的照片。

【各種專門技術解說】

變焦（16～300mm）

在攝影的世界中是以50mm左右的焦距做為標準鏡頭，如果比這個數值低就叫廣角鏡頭，如果比這個數值高就叫望遠鏡頭。雖說真實世界裡的鏡頭有焦距短到14mm的廣角鏡頭跟長到1200mm的望遠鏡頭，但本遊戲只提供了16～300mm的焦距，不過玩家可以1mm為單位來選擇自己想用的焦距，也不用擔心找不到對應的鏡頭。這個數值在變動時會影響到被攝物體的大小。

光圈（F1.4～22.0）

光圈的功用是控制從透鏡進入照相機內部的光線量，也能夠決定照出來的相片有多少景深的裝置。光圈的大小由F值來代表，一般都是由讓設置在鏡頭內的許多遮光罩進行移動來調整光圈開閉的大小。在光圈全開的狀況下會讓景深變得很淺，所以在取景時就能兼顧到畫面的所有範圍，並照出一張清晰的照片。

濾鏡・周圍亮度（0～100）

進入透鏡的光線量會被它本身的性質所影響而無法散佈得十分均勻，這將使畫面四周的角落得不到充足光線而讓影像變得比畫面中央暗。在本遊戲裡玩家可透過軟體的後製處理來解決這個問題。同樣地，也能反過來利用這個功能故意讓照片的四周變暗，使位於畫面中央附近的被攝物能突顯出來。

濾鏡・色彩濃度（生動、飽和、單色）

用來調整照片彩度（色彩濃度）的項目，本作準備了三種不同的樣式可供選用。生動是彩度最高，可調出一張具有鮮豔色彩的照片。飽和的彩度雖然較低，但卻能讓整體予人一種柔和的感覺，至於單色就如其名，會讓原本的彩色照片變成黑白。

濾鏡・曝光補正（－1.00～＋1.00）

曝光補正可以控制照片的亮度。實際上，如果在曝光量還沒調整好的狀況下就開始拍照，很可能會讓所有照出來的東西不是白得厲害就是黑得可怕。不過在本作裡曝光不必調得那麼仔細也能拍出不錯的照片。各位可以在照完後再調整其整體亮度，讓畫面上最亮與最暗的地方能夠同時顯現。

濾鏡・白平衡（－5～＋5）

這個叫做白平衡的東西是指由藍紫色光線與紅色光線之間相對強度所訂定的色溫。當它的數值越大（色溫提高）的話，就會讓照片上所有東西從白色變為偏藍。變小的話（色溫降低）則是會偏紅。色溫通常是由K（凱氏溫標）來表示的。

快門速度（1／60～1／40000）

這是用來調整快門開閉時間的功能。在拍攝會動的物體時能不能得到一張清晰的照片這是相當重要的因素。把快門速度調快的話就能讓背景與被攝物品呈靜止狀態，調慢的話則會讓物體變得模糊並帶有速度感。

【找出精準取景的技巧】

焦點距離與視野的關係

鏡頭的特性可以分成兩類；望遠鏡頭是可以看得見遠處，但能見到的範圍（視野）並不大的鏡頭，能讓想拍攝的物體在畫面上放大。反過來說如果把視野加大的話就會變成廣角鏡頭，在使用它時除了目標物體外，還會把附近的所有風景一起納進去。另外，想讓被攝物於畫面裡所佔的比例變大時，用廣角鏡頭在近距離拍攝跟拿望遠鏡頭從遠距離放大這兩種方式所得到的背景範圍大小與其景深也會有不同。請好好活用這種特性，找出車輛與背景在畫面中的適當大小來。



在物體近處使用廣角鏡頭來拍攝，就會讓背景看起來變得比較遠



用望遠鏡頭從遠處來放大車輛的話，就會讓其後的背景也一起變大。

由景深變化所製造出來的視覺效果

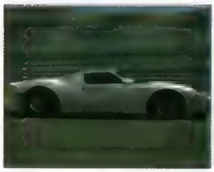
如果使光圈的F值變大，就能讓從近處一直到被攝物後方的背景都被拍得很清楚。反過來說，如果減小F值的話，就只有取景器中央對準的部分能拍得清楚，其他部份都會變模糊。如果想拍出一張印象派的照片來，就可以使用比較低的F值。此時把取景器的中心對準車頭部份，並讓車尾也留在景深可及的範圍內，就能產生一張背景模糊的照片。具體而言，F值會隨著車體的長度而變化，大小通常是在F8上下。

透過快門速度可得到的律動表現

在拍攝車輛行進的照片時，能否掌握車輛動作氣氛的要素就是快門速度。想在遊戲中的駕車拍照模式裡拍出一張帶有速度感的照片，必須留意的重點有兩點，那就是車輛正在轉動的輪圈與背景的流動感。在拍攝行進中的車輛時可以用旋轉的輪圈提供觀眾一種「車輛正在奔馳」的印象。如果拍攝時的快門速度太快，就無法看見車輪轉動的樣子，這時拍出來的照片就跟車輛靜止不動的感覺一樣。所以說，想拍一張清楚且具有速度感的作品就要找出能讓車輪轉動卻不讓背景流動感太過強烈的快門速度。但如果只單純想拍一張具有速度感的照片的話，那就讓快門速度降低，直接使背景也具有流動感即可。



如果快門的速度太快，就會讓背景與車輛看起來好像是靜止的。



如果快門的速度太慢，照片上的車輛就會變得有點模糊。

讓作品多采多姿

這裡要向各位介紹一些普通人在拍照時不會注意到的地方。以視點高度來說好了，如果要拍車高不高的車輛，可以從角度較高的位置來取景，因為這麼做比較容易抓到全貌。反之如果要拍車高較高的車輛，就要從低角度的位置來拍，這樣才能強調其車頂高度。即使是在同一個位置攝影，只要拍攝的角度不同，也會讓車輛的外型與氣氛出現極大的變化。另外，雖說一般拍攝車輛時比較常用的是橫長（照相機橫放）的畫面，但也可以為了強調上下方的背景而改拍縱長（照相機直放）畫面的照片，如此亦能增加攝影的趣味。此外，故意把照相機斜擺使畫面產生律動感，也能在拍攝車輛行進畫面時有效展現其速度。



即使只稍微改變角度，就能製造出與平時氣氛相異的作品

2 拍攝靜物的實戰技巧

在拍攝美麗的汽車照片時，通常會拿200mm的望遠鏡頭來用。望遠鏡頭由於透鏡本身的特性，能減少被攝物體的外型扭曲，同時也能將四周不需要的背景簡單捨去。至於車輛的方向，雖然一般使用的都是被稱為7：3的位置，但在某些場合下還是可以拍一些像是強調車身側面或是擴大局部的照片，請各位多加嘗試。



上圖的構圖即為7：3。車輛的長寬比剛好就是7：3。



在7：3的狀況下讓車輛迴轉180度後還是保持在7：3。

【拍照時如何納入四週的景色】

在拍照旅行模式裡的每個舞台，都是考慮過其配色與氣氛之後才收錄進遊戲中的。能否善用這些背景將是拍出好作品的最大關鍵。首先要把整台車放在鏡頭看得到的地方，然後再開始上下左右移動視點，使四周景色能與車輛取得整體平衡。這是非常重要的工作。在進行拍攝時各位可利用廣角鏡頭來納入車輛及其周遭的景緻，若能與被攝物保持一定距離的話，那麼使用望遠鏡頭也能達到相同的效果。如果覺得怎麼取構圖都無法平衡，就該考慮換個地點再拍。



<<Specification

f＝39mm
F2.2
周圍亮度40
色彩濃度飽和
曝光修正0.50
白平衡－2



若能與背景保持良好平衡，也可嘗試讓車輛稍微離開畫面中心。



用廣角鏡頭從低角度來拍攝建築物與街道看看，會相當有趣。

【針對車輛局部進行拍攝】

車頭看起來帶有殺氣，或車尾線條看起來很可愛等，其實車輛本身也有著各式各樣的個性與表情。有種手法就是專門強調這些部分，並拍出一些平常看不到的特殊作品。在拍這種照片時，一開始判斷這台車輛的哪一部分為其最大特徵這點是相當重要的。決定好了要拍攝的位置後，就要用焦距最短的廣角鏡頭儘可能地接近車輛，或是想辦法只放大局部切出其特徵。這時請注意車體的方向與視線高度等要素，這樣才能把目標拍得較生動。不管是焦距也好構圖也好，只要調到某種極端就能拍出有趣的作品。

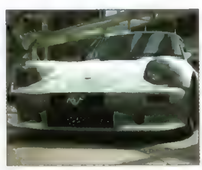


<<Specification

f＝92mm
F1.8
周圍亮度0
色彩濃度生動
曝光修正0.25
白平衡1



如果想要強調車體曲線，從俯瞰角度來拍攝是最有效的。



如果要強調車體寬度，就讓它佔滿畫面的左右兩側吧。

3 拍攝行進車輛的實戰技巧

要拍攝正在高速狀態下前進的車輛，就算對擅長使用照相機的攝影師而言也是一件相當困難的工作。不過，只要使用本作品的駕車拍照功能就可輕鬆拍出原本需要高級攝影技巧才能拍到的作品，甚至是在現實情況下根本拍不出來的東西。拍攝動作物體的重點就是要想辦法表現出其生動性。請好好活用駕車拍照模式提供的功能，拍出一張充滿臨場感的照片來。



駕車拍照模式的優點就是可先把場景固定，再開始決定構圖。



各位甚至可直接站在賽道上，現實中不可能去的地點攝影。

【來拍充滿真實感的照片吧】

在拍攝機械運動的照片時使用的通常都是焦距300mm以上的鏡頭，如果想拍出車輛靜止但車輪還有某種程度動作的話就要用1／250秒的快門，而在天氣晴朗的狀況下光圈值大約是8～11。此外，若能讓照相機跟著車輛一起移動的話，就能拍出利用具流動感的背景襯托出速度的作品。這就是名為「追蹤對焦」的攝影手法。雖然駕車拍照模式不能讓照相機跟著物體一起移動，但只要從車輛側面去拍照的話就能自然地作出此一追焦的效果。此外，使用的快門速度不同，背景物品的模糊程度也會不一樣。由於在駕車拍照模式裡可以在同一場景下不斷改變條件拍照，所以各位可以慢慢嘗試各種快門速度，並從中找出一張氣氛最好的照片。



<<Specification

f＝350mm
F11.0
周圍亮度40
快門速度1／250
曝光修正＋0.1



請好好調整快門速度，拍出一張充滿速度感的照片來吧。



如果讓快門速度降低，就會讓背景看起來具有流動感。

【拍些平常難以取景的作品吧】

要站在高速奔馳的賽車四周拍照，現實世界中是不可能辦到的，但在駕車拍照模式裡就能輕鬆達成。另外，各位也可以在重播畫面裡利用切換視點的方式，從正在路上跑的車輛視點來進行攝影。像這樣在現實中不可能的狀況下拍攝照片也是蠻有趣的，請大家一定要嘗試看看。



<<Specification

f＝24mm
F2.8
周圍亮度40
快門速度1／400
曝光修正＋0.0



在極近距離下從車輛的正面取景，可以輕易產生強烈的臨場感。



在重播畫面裡切換到後方視點去，就能拍出像這樣的作品來。

GRAN TURISMO 4 Official Guidebook **Chapter 6**

LICENSE & RACE GUIDE





License & Race Guide **01**

執照考試通關導覽

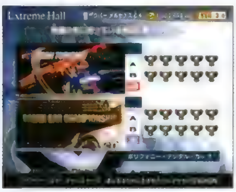
從這裡開始要為各位解說的是執照考試的攻略法。不光是以取得執照為目的，根據玩家的成績可以得到不同的獎品車，建議各位也可以以獎品車為目標。

用A-SPEC進行遊戲的話，幾乎所有的競賽都需要執照

■理想的過彎方法

本系列從第一部作品開始就採用了駕駛執照的概念，到了本作依然繼承了這個要素。為什麼非得取得執照不可呢？在本作中駕駛執照代表了雙重意義。第一重意義，只要循序漸進，按照課程從易至難的考試一步步考上去，玩家的駕駛技巧也會慢慢隨之進步。另一重意義則是為了取得競賽的參賽權。與之前的其他系列作一樣，雖然在手上一張執照也沒有的狀況下也有15種競賽可以參加，但其他所有的競賽都需要持有執照才能出場。然而這僅限於需要玩家自己駕駛車輛參賽的A規格（A-SPEC）模式，本作新採用的B規格（B-SPEC）模式則不在此限；就算沒有執照，除了特殊狀況競賽之外的競賽都可以參加。只不過賽車的醍醐味還是在於自己操縱車輛，請務必取得所有的駕駛執照，享受駕駛的樂趣。

上級競賽



耐久賽



特殊狀況競賽



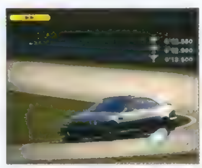
競賽的種類相當多元化。遊戲中一共有143種競賽活動，執照則分為5種等級

■看您是要先欣賞展示影片，還是直接試開？

接受執照考試的時候，有兩種開始方式可供您參考。第一種是先觀賞展示影片預習一遍後開始考試。另外一種方法則是不預先觀看考試內容就直接上路，藉由重覆嘗試並找出錯誤。若您的目的只是想取得執照，不妨直接進入考試並以合格為目標；若是以全金盃的成績為目標，建議您先參考展示影片，好好研究一下影片中的取線與煞車點（以下簡稱BP），並藉此觀察自己的駕駛與影片中有哪些不同之處。



只要選擇「DEMO」就可以欣賞展示影片。途中按SELECT鈕可以暫停



請記住在展示影片播放途中可以按L3鈕快轉

■要選自排（AT）還是手排（MT）呢？

每一場執照考試都已經設定好教練車了，但其他部分可以自行設定。選擇「OPTION」，看您是要選擇AT還是MT。若要討論哪一種比較有利的話，選擇對加速與減速較有利的MT可以使引擎發揮到最大的效率；但若單純只是想取得執照的話，用AT也不會有問題。若是不擅長換檔的人或是只想專心操作方向盤的人，AT應該會是比較好的選擇。



根據考試內容不同可能會造成不利因素，但若只是想取得執照的話不至於構成問題



MT可以有效發揮滿檔（PowerBand）效率，對加減速方面也比較有利

■玩家無法自行設定行車動態穩定系統功能

本作中設定有「ASM（Active Stability Management）」與「TCS（Traction Control System）」這兩種行車動態穩定系統。它們擁有可以防止輪胎空轉或打滑的便利機能；不過相反地，它們會導致車輛無法發揮出原有的性能極限，有時候反而會成為一種阻礙。這兩種功能在執照考試裡已經被自行設定好了，玩家無法自行開啟或關閉。在初期的考試裡多半設定有行車動態穩定系統功能，不過到了上級執照的時候，關閉這項功能的考試會逐漸增加。



根據執照不同，會交替出現有穩定系統及沒有穩定系統的考試，駕駛時請注意這一點。

■找出哪裡可以縮短行車距離

在進行執照考試的時候，若是開到賽道外面，或是撞到賽道旁邊的錐筒就算不合格，請注意不要開到不屬於指定賽道的地方去了。這裡希望大家特別注意的是位於賽道裡側的緣石內側緩衝區。想利用緣石抄捷徑的話，很有可能會開到緣石內側的緩衝區而導致出局。不過就算只有一個輪胎也好，只要還有輪胎能留在緣石上，其他部分就算超出去也沒有關係，敬請利用這一點來縮短行車時間。



這就是不會導致出局的極限位置。超過這個範圍就會出局了。



就算駕駛狀況再怎麼好，一旦出局所有的努力都付諸流水了。

■請好好研究最理想的駕駛方式

想要縮短過關時間的話可以參考行前展示影片的跑法，不過那也只是其中一種範例而已，請務必研究出最適合自己的駕駛方式。每一個賽道上都設有被稱為記錄路線——「若是照著這條取線跑的話就可以跑出最好的成績」，這樣的理想路線。展示影片裡基本上都是照著這個記錄路線駕駛的，不過有時候，也有比這條取線更快的方法存在；煞車的強度或是轉動方向盤的幅度、時機等等，根據玩家習慣的不同，就會因而產生無數的跑法。



行進中按下十字鍵上方就可以顯示幽靈車，有些考試還可以用R3鈕叫出或取消地上的取線。

執照考試導覽的閱讀方法



Ⓐ執照考試名稱

執照考試名稱。「國內B級」以「b」、「國內A級」以「a」、「國際B級」以「ib」、「國際A級」以「ia」來表示。

Ⓑ賽道地圖＆執照內容解說

圖上畫的是用在該場考試的賽道形狀以及該場考試的行進路線，而地圖下方的文字介紹則是執照的內容以及目的等相關解說。

Ⓒ各項資料　圖案代表以下的意義

- 🏆：獲得金盃的規定時間
- 🏆：獲得銀盃的規定時間
- 🏆：獲得銅盃的規定時間

只要比以上各規定的時間快就可以獲得該獎盃。

License & Race Guide

『GT4』執照考試INDEX

b 國內B級執照

		過關時間			介紹頁數
		GOLD	SILVER	BRONZE	
1	起步加速與煞車	0'10.150	0'10.400	0'11.300	143
2	起步加速與煞車	0'10.930	0'11.220	0'12.200	144
3	轉彎的基礎1	0'30.900	0'31.500	0'33.500	
4	轉彎的基礎2	0'29.800	0'30.400	0'32.300	145
5	前導圈（筑波賽車場）	1'27.200	1'29.300	1'37.000	
6	起步加速與煞車3	0'22.800	0'23.300	0'25.500	146
7	起步加速與煞車4	0'27.000	0'27.810	0'30.000	
8	轉彎的基礎3	0'15.400	0'15.500	0'16.600	147
CB	穿越錐筒並煞車	0'11.800	0'13.200	—	
9	轉彎的基礎4	0'12.550	0'12.900	0'13.500	148
10	前導圈（拉古納・塞卡）	2'14.400	2'18.000	2'28.800	148
11	泥地駕駛的基礎1	0'17.650	0'18.000	0'19.400	149
12	泥地駕駛的基礎2	0'17.500	0'18.000	0'19.500	
13	轉彎的基礎5	0'22.650	0'23.100	0'25.000	150
14	轉彎的基礎6	0'18.400	0'18.800	0'20.200	
15	前導圈（鷹飛凌・跑車專用道）	2'19.000	2'22.600	2'35.000	151
16	畢業考試	0'23.700	0'24.200	0'26.000	

a 國內A級執照

		GOLD	SILVER	BRONZE	介紹頁數
1	複合彎道初級1	0'30.750	0'31.100	0'33.500	152
2	複合彎道初級2	0'28.000	0'28.400	0'30.600	153
3	高速彎道攻略1	0'12.100	0'12.300	0'13.200	
4	高速彎道攻略2	0'22.050	0'22.500	0'24.300	154
5	前導圈（格蘭維利東區賽道）	1'30.500	1'32.000	1'38.000	
6	複合彎道中級1	0'30.800	0'31.900	0'34.100	155
7	複合彎道中級2	0'17.200	0'17.400	0'19.000	
8	實戰彎道1	0'15.880	0'16.400	0'17.400	156
CB	推倒螺旋排列的錐筒	0'28.510	0'29.919	—	
9	實戰彎道2	0'17.200	0'17.617	0'19.200	157
10	前導圈（鈴鹿賽車場）	2'48.000	2'51.000	3'03.000	
11	泥地駕駛應用1	0'12.800	0'13.100	0'14.300	158
12	泥地駕駛應用2	0'29.500	0'30.600	0'33.200	
13	死角彎道攻略1	0'44.600	0'45.300	0'49.000	159
14	死角彎道攻略2	0'32.350	0'33.000	0'37.000	
15	前導圈（山岳考驗賽車場）	2'05.000	2'07.000	2'18.000	160
16	畢業考試	0'54.150	0'56.000	1'03.000	

ib 國際B級執照

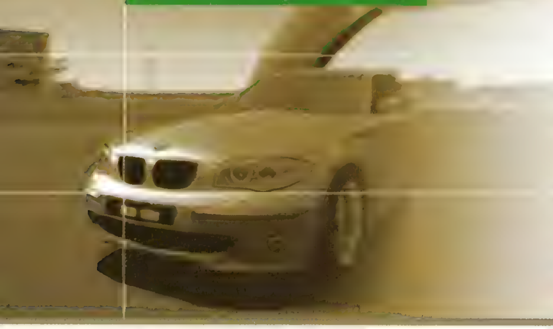
		GOLD	SILVER	BRONZE	介紹頁數
1	轉彎煞車1	1'14.440	1'14.870	1'16.000	161
2	轉彎煞車2	0'25.200	0'26.000	0'27.777	162
3	困難複合彎道1	0'27.600	0'28.430	0'30.870	
4	困難複合彎道1	0'28.000	0'28.840	0'31.000	163
5	前導圈（阿瑪菲海岸）	2'46.000	2'50.000	3'06.000	
6	高速錐筒曲道遊走1	0'17.700	0'18.560	0'20.890	164
7	高速錐筒曲道遊走2	0'17.700	0'18.560	0'20.890	
8	城市道路攻略1	0'43.200	0'44.440	0'47.770	165
CB	推倒螺旋排列的錐筒2	0'31.500	0'33.300	—	165
9	城市道路攻略2	0'22.000	0'22.660	0'24.500	166
10	前導圈（香港）	1'54.000	1'57.420	2'07.000	
11	實戰越野駕駛1	0'18.200	0'18.800	0'20.300	167
12	雪地駕駛	0'24.000	0'24.720	0'26.880	
13	有高低差的S型彎道	0'31.500	0'32.200	0'36.000	168
14	有高低差的連續彎道	0'36.850	0'37.955	0'42.000	
15	前導圈（義大利賽道）	2'11.000	2'14.930	2'26.720	169
16	畢業考試	0'19.700	0'20.200	0'22.000	

ia 國際A級執照

		GOLD	SILVER	BRONZE	介紹頁數
1	困難連續彎道攻略1	0'32.200	0'33.166	0'36.064	170
2	困難連續彎道攻略2	0'54.300	0'55.929	1'00.816	171
3	減速彎攻略1	0'18.000	0'18.500	0'20.500	
4	減速彎攻略2	0'34.270	0'35.298	0'37.900	172
5	前導圈（船長岩）	2'28.000	2'32.440	2'45.760	
6	困難連續彎道攻略3	0'30.700	0'31.724	0'34.500	173
7	困難連續彎道攻略4	0'34.000	0'35.020	0'38.000	
8	城市道路攻略3	1'08.600	1'11.500	1'18.000	174
CB	繞錐計時賽	0'41.000	0'42.230	—	
9	城市道路攻略4	0'42.550	0'43.827	0'46.800	175
10	前導圈（富士高速賽道2005）	2'17.000	2'20.080	2'32.320	175
11	實戰泥地駕駛2	0'29.800	0'30.694	0'33.600	176
12	雪地駕駛2	0'59.000	1'00.770	1' 60.080	
13	困難連續彎道攻略5	0'25.580	0'27.030	0'29.000	177
14	困難連續彎道攻略6	0'14.200	0'14.472	0'15.800	
15	前導圈（紐堡林北側賽道）	9'02.600	9'30.000	10'20.000	178
16	畢業考試	1'43.400	1'47.000	1'55.000	

S 超級執照

		GOLD	SILVER	BRONZE	介紹頁數
1	單圈計時賽（茂木賽車場 公路賽道）	2'17.000	2'21.110	2'30.000	179
2	單圈計時賽（義大利賽道）	2'17.000	2'21.000	2'30.700	180
3	單圈計時賽（特別關卡・第5路線）	1'29.500	1'33.000	1'39.000	
4	單圈計時賽（阿瑪菲海岸）	2'17.000	2'21.110	2'32.000	181
5	單圈計時賽（西雅圖）	1'37.000	1'40.000	1'50.230	
6	單圈計時賽（冰面競技場）	0'57.000	0'58.710	1'02.700	182
7	單圈計時賽（山岳考驗賽車場）	1'35.000	1'38.000	1'46.700	
8	單圈計時賽（東京R246）	1'37.000	1'40.100	1'47.880	183
CB	錐筒迷宮攻略	1'33.000	1'36.000	—	
9	單圈計時賽（船長岩）	1'52.000	1'56.090	2'05.560	184
10	單圈計時賽（大峽谷）	2'47.000	2'53.000	3'06.432	
11	單圈計時賽（巴黎歌劇院）	1'18.500	1'20.855	1'28.000	185
12	單圈計時賽（鈴鹿賽車場）	1'55.919	1'59.437	2'08.650	
13	單圈計時賽（鷹飛凌・跑車專用道）	1'19.000	1'21.370	1'28.542	186
14	單圈計時賽（霞慕尼）	2'26.500	2'30.895	2'45.043	
15	單圈計時賽（薩特賽車場I）	3'25.000	3'31.150	3'55.550	187
16	單圈計時賽（紐堡林北側賽道）	5'47.510	6'09.919	6'43.420	



b 國內B級執照考試

Local B-License

可以獲得的獎品車

Gold 全金盃
Honda S500 '63
本車的詳細資料請見 ➡P.447



Silver 全銀盃
Mazda Kusabi '03
本車的詳細資料請見 ➡P.504



Bronze 全銅盃
Volkswagen Lupo '02
本車的詳細資料請見 ➡P.709



b-1 起步加速與煞車1

🏆 0'10.150 🏆 0'10.400 🏆 0'11.300

教練車
Mazda Demio GL-X '99
本車的詳細資料請見 ➡P.507

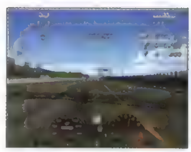


使用賽道
測試賽道
0～100公尺



這場考試使用的是測試賽道100公尺的直線路段，玩家必須從車輛靜止狀態起步加速，然後停在終點區域內。想要順利地操控車輛，最重要的就是安定的煞車，請確實學會掌握距離的方法，讓在最短的距離內能將車停下來。

這場考試最大的重點就是開始煞車的位置。儘管終點區域的範圍相當廣，但為了要縮短時間，必須儘可能在一進入終點區域就立刻停下來。若是以金盃為目標的話，推薦您使用對加速與減速較有利的手排（MT）。到達45公里的時候掛到2檔，車速到達68公里的時候開始煞車。



開始之前請先調節油門，讓轉速達到3500轉。



到達路面上顯示100公尺的正中央開始全力煞車！若要設定車速標準的話是68公里。



選用MT對加速有利，只不過停車時若能一併降檔的話，也有助於縮短制動距離。

b - 2 起步加速與煞車2

🏆 0'10.930　🏆 0'11.220　🏆 0'12.200

教練車　三菱
GTO Twin Turbo '95

本車的詳細資料請見➡P.537



使用賽道　測試賽道
0～200公尺



和上一場考試比起來距離加長了，變成要在200公尺的直線路段上起步加速與煞車。由於使用車輛的馬力增加，使得最高速度也提昇了，因此煞車制動距離也會變長。請注意以上這些部分，尋找出最適合的煞車點。

首先，在開始之前就讓油門全開然後全力加速，煞車點位於開始之後160公尺的地方。雖然煞車點附近沒有可以用來當記號的東西因此不好確認，但只要在越過150公尺線後立刻開始煞車即可。若是從車速來記應該比較好掌握，只要車速到達116公里全力煞車就行了。



由於4WD車輛有優秀的牽引力，請一開始就保持油門全開。



在全力加速的同時進2檔的話馬上就會來到煞車點。請在車速達116公里時煞車。



由於時間只有一瞬間因此稍有難度，但若以金盃為目標，進入終點區域就要即刻停車。

b - 3 轉彎的基礎1

🏆 0'30.900　🏆 0'31.500　🏆 0'33.500

教練車　Honda
CR-X delSol SiR '92

本車的詳細資料請見➡P.433



使用賽道　深邃森林賽道
第1彎道



這場考試要從車輛靜止狀態起步之後直線加速，然後通過一個左彎。在這裡如果能確實以外－內－外的取線通過的話就能縮短過關時間。

在這場考試裡，取線是最重要的一點，因此當開始之後首先要讓車輛往右邊靠。接近彎道時，車速一到達140公里就開始煞車並靠近彎道內側。請先忍耐不要踩油門加速，待通過彎道深處的CP，開上內側的緣石之後再一邊打正方向盤並開始直線加速。



因為這場考試有TCS，就算油門全開的狀態起步也無妨。



彎道入口處，在向左切的同時，車速一到達140公里就開始煞車。確實靠近彎道內側。



緊貼彎道內側過彎，通過CP之後就開始一邊往彎道外側前進一邊油門全開加速。

b-4 轉彎的基礎2

🏆 0'29.800 🏆 0'30.400 🏆 0'32.300

教練車 日產 SILVIA Q's AERO

本車的詳細資料請見➡P.577



使用賽道 深邃森林賽道 第1彎道



與前一場考試使用的是一樣的賽道，因此無論是取線或是必須到達CP深處的原則都與前一場相同。不同之處在於教練車從FF車改為FR車，應該可以實際感覺到過彎變得比較容易。

只要採取與前一場考試相同的取線就可以輕鬆取得金盃。開始加速的位置也與上一場相同，但由於這次使用的是馬力較大的FR車，當通過CP之後請注意不要讓後輪滑動導致車輛動作不穩。若是後輪稍微出現滑動狀況的話就要反打方向盤，讓車輛整體的態勢能回復平衡。



起跑前請先調整好油門，從4500轉的轉速起跑。



開始煞車的位置也與上一場考試相同。將車輛朝彎道內側，從車速138公里開始煞車。



適當調整方向盤，保持不要讓車輛失控的狀況並加快出彎的速度

b-5 前導圈

🏆 1'27.200 🏆 1'29.300 🏆 1'37.000

教練車 MINI ONE '02

本車的詳細資料請見➡P.527

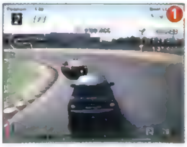


使用賽道 筑波賽車場1周



這場考試要跟在前導車的後面繞賽道一周。在有前導車的狀況下，請確實地跟隨其取線，加速路段也請務必利用前導車後方的低壓區。就算看起來稍微有點距離也可以充分發揮效果，大幅縮短過關時間。

位於這個賽道裡的兩個髮夾彎就是重點。因為這場考試使用的教練車馬力很小，請注意在類似這兩個髮夾彎的低速彎道裡不要喪失太多速度。請充分利用路面的每一吋空間，以像畫一個大圓一樣地取線前進，然後在接下來直線路段裡就可以加速。



第一個髮夾彎用大幅度的取線，以50公里以上的速度過彎。



來到位於兩個髮夾彎之間的右彎，只要稍微鬆一下油門就可以輕鬆通過了。



最終彎道是一個大幅度的轉彎，一直到最後都可以貼近路邊的緣石前進。

b - 6 起步加速與煞車3

0'22.800 0'23.300 0'25.500

教練車 Renault MEGANE 2.0 16V '02

本車的詳細資料請見➡P.631



使用賽道 測試賽道 0～500公尺



這次是第三回的起步加速與煞車，除了距離變長之外其餘的注意點並沒有改變。請找出最適合的煞車點。

雖然加速的距離變長了，不過這輛教練車的馬力並不大，因此速度並不會提升到太高。由於玩家有時間可以從容的對應，因此輕鬆抵達終點應該不是件難事。若選擇MT的話，先掛1檔和2檔讓速度到達一定程度後再開始進檔。開始煞車的地點則為440公尺之處。



開始時讓油門全開也無所謂，不過最佳狀態為轉速2500轉。



從開始一直到車速40公里為止請保持油門約踩八成的程度，以防止車輪空轉。



開始煞車地點為450公尺標線前面一點點的地方，這時車速約為137公里。

b - 7 起步加速與煞車4

0'27.000 0'27.810 0'30.000

教練車 Dodge Viper GTS '99

本車的詳細資料請見➡P.412



使用賽道 測試賽道 0～1000公尺



與至今為止的起步加速與煞車考試相同，但是距離加長為1000公尺。加上這次的教練車馬力非常大，最高速會超過230公里，請務必留心開始踩煞車的時機。

這次的教練車是輛擁有456匹馬力的FR車，若以油門全開的狀況開始起步很容易造成輪胎空轉過度而不好前進，建議使用MT者掛2檔起步會比較容易。起步前先掛2檔，接下來讓油門全開起跑就可以了。煞車點位於越過800公尺看板之後，因為此時車速很快，請注意不要錯過時機了。



選MT就掛2檔全開油門，選AT就踩七成油門起跑。



選MT可直接保持油門全開的狀態加速，AT的話請一邊注意輪胎聲再踩油門。



一通過800公尺看板就立刻煞車。若以速度為準，車速達230公里時開始煞車即可。

b-8 彎道的基礎5

🏆 0'15.400　🏆 0'15.500　🏆 0'16.600

教練車
Mazda
EUNOS Roadster
J LIMITED（NA）'91

本車的詳細資料請見➡P.509



使用賽道
茂木賽車場 東側賽道
最終彎道



這場考試會從車輛行進的狀態下開始，玩家必須通過茂木賽車場東側賽道的最終右彎道。請記住外－內－外的過彎原則，利用FR車種特有的優秀過彎性能，在過彎的同時順暢地加速

請把50公尺的彎道標誌當成記號，從彎道的外側開始過彎切入內側，同時踩下煞車。如此一來車輛就會自動朝向彎道內側，只要一通過彎道中央就可以一邊開上緣石一邊加速。這時若是把彎道外側的緣石也用上，開出大幅度的取線過關也是不錯的。



過彎時，車速一達到115公里就踩煞車朝向彎道內側。



一口氣把車速降到約60公里的程度，確實貼上彎道內側的緣石一邊加速。



若使用MT的話，通過彎道之後的加速請不要進到3檔，就這樣用2檔抵達終點。

Break

🏆 0'11.800　🏆 0'13.200　🏆 —

教練車
Daihatsu
Copen Activetop '02

本車的詳細資料請見➡P.404



使用賽道
金卡納賽道



從車輛靜止狀態開始起步，玩家必須穿越教練場內的錐筒陣然後停在終點區域內，是個讓玩家輕鬆一下的項目。與執照或獎品車沒有直接關係，只要能到達終點就可以取得銅盃的成績。

由於場上的錐筒設置得很亂，若是能採用一直線的行進路線通過的話，就算一直踏著油門踏板也可以過關。其實這裡有很多條路線可以抵達終點，倘若在油門全開的狀況下就要直線前進，然後在中央錐筒處的左側位置開始向斜右方前進。接下來只要挑錐筒間距較稀鬆的地方穿越就行了。



開始之後保持直線前進，經過中央錐筒處的左側。



接下來往斜右前方前進，抵達地上有黃色斜線之處後穿過錐筒的縫隙並直線前進。



路線後半段要稍微把方向盤向左切，穿越所有錐筒之後立刻全力煞車。

b-9 轉彎的基礎4

0'12.550　0'12.900　0'13.500

教練車 BMW M3 CSL '03

本車的詳細資料請見→P.384



使用賽道 茂木賽車場 東側賽道 最終彎道



與b－8使用的是同一個賽道。這回的教練車雖然外表看起來是轎車，不過骨子裡可是擁有360匹馬力的怪物級跑車。由於馬力比上一場考試多了好幾倍，請在充分減速之後以重視出彎的角度取線，活用這輛車的加速性能。

這場考試的重點就在於儘早改變車子的方向然後回正方向盤，當來到出口處就要油門全開來加速。由於這輛教練車擁有大馬力，出彎轉動方向盤時若踩下油門的話後輪很容易向外滑，請務必注意在通過CP之後再開始直線加速。



通過50公尺看板，也就是車速145公里左右開始全力煞車。



只要確實地減速車子就會自動改變方向。請保持2檔並調節油門通過CP深處。



在快要切到彎道內側的緣石前油門全開全力加速。請儘可能保持直線前進。

b-10 前導車

2'14.400　2'18.000　2'28.800

教練車 Citroen C3 1.6 '02

本車的詳細資料請見→P.401



使用賽道 拉古納・塞卡



在這個賽道裡有很多看不見出口的盲彎存在，請好好記住賽道兩側的看板或標誌的所在位置，把它們當成提醒煞車的記號。一開始先看好前導車的煞車燈，留意煞車的場所與周圍的標誌會比較好。

賽道中段會出現一個被稱為螺旋彎（corkscrew）的盲彎。在這裡路面會下降，然後會以左→右的行進路線形成S型彎道。在進入彎道前若是不先充分減速的話就會衝出賽道導致不合格。請先從路面右側接近然後通過左彎的CP，用直線的行進路線通過。



對付盲彎請先找個標誌當煞車記號開始煞車。



跑道右側有一個寫了2的牌子，請從這裡開始確實減速，然後用直線通過。



通過螺旋彎之後馬上會出現一個左彎，這時請放鬆油門。接下來的右彎請輕踏煞車。

b-11 泥地駕駛的基礎1

🏆0'17.650 🏆0'18.000 🏆0'19.400

教練車
TOYOTA
CELICA 2000 GT-FOUR
(ST165) '86

本車的詳細資料請見➡P.688



使用賽道
大峽谷
髮夾彎



這場考試要從靜止狀態起步，先通過一個和緩的右彎再通過一個彎道曲率半徑很小的困難左彎抵達終點。因為這是第一次使用泥地路面的考試，請務必學會利用抓地力低、容易打滑的路面甩尾，以及在這之後如何有效率地加速。

面對一開始的右彎請以油門全開的狀況直接加速通過。這時因為賽道邊緣顏色較深的地方抓地力較低，請先不要開到那上面。來到左轉髮夾彎前方時請從跑道右側一口氣轉動方向盤，直到看見彎道內側的圍欄為止都要持續轉動讓車輛的方向得以改變，一邊讓車輛側滑一邊從外側出彎。



一開始的右彎請走在中央抓地力佳的路面上油門全開前進。



左轉髮夾彎請在這裡煞車同時將方向盤向左切,儘早讓車輛改變方向。



於彎道出口反打方向盤讓抓地力回復，使加速能儘早開始。

b-12 泥地駕駛的基礎2

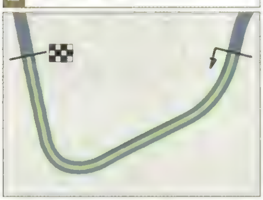
🏆0'17.500 🏆0'18.000 🏆0'19.500

教練車
Peugeot
205 TURBO 16 '85

本車的詳細資料請見➡P.621



使用賽道
瑞士阿爾卑斯
高速右彎道



從車輛行駛中的狀態開始，通過一個大右彎之後抵達終點。這回是第二次使用泥地進行測驗，不過因為這次的彎道曲率較低，因此可以保持油門全開的狀態直接通過。請學會在泥地路面上如何高速過彎。

泥地路面的抓地力低，只要急轉方向盤就可以輕易開始甩尾。這場考試的整體行進速度很快，因此從抵達右彎之前很早的位置就可以開始甩尾，一邊讓車輛側滑一邊調整甩尾角度，預先讓車頭朝向彎道出口方向。當通過CP之際請讓車輛回復原有的抓地力。



接近觀眾席、車速抵達130公里時將方向盤往右轉。



一口氣轉動方向盤形成甩尾狀態，通過CP前請將車頭調整至出口方向。



緊急通過彎道內側後盡早回復抓地力，直到來到彎道外側為止全力加速。

License & Race Guide

b-13 轉彎的基礎5

🏆 0'22.650 🏆 0'23.100 🏆 0'25.000

教練車 Fiat Barchetta Giovane Due '00

本車的詳細資料請見➡P.417



筑波賽車場 最終彎道



這場考試必須通過筑波賽車場最後一個長距離彎道。考試會從車輛行進狀態開始，請輕踩煞車一口氣通過這個大右彎。

攻略這個長距離彎道的重點就在於要如何通過CP。以重視出彎速度的方式，先忍住不要讓油門全開，儘可能地切到CP深處，這麼做的話應該就可以大幅縮減過關時間。通過信號機的時候輕踩煞車，然後開始將方向盤向右切，一邊調節油門一邊貼緊跑道內側前進。



只要位於跑道右側的信號機從畫面一消失就輕踩煞車。



一邊調節油門一邊緊貼道路內側轉彎，開到緣石終點的時候讓油門全開。



用大幅度的取線，一直開到彎道出口外側的緣石為止，請提升到最高速度。

b-14 轉彎的基礎6

🏆 0'18.400 🏆 0'18.800 🏆 0'20.200

教練車 日產 SKYLINE COUPE 350GT '03

本車的詳細資料請見➡P.595



船長岩 第1彎道



從車輛行進狀態中開始，這場考試要通過的是一個大幅度的左彎 。在船長岩的第1彎道裡，入口與出口的彎道曲率半徑不同。請將這兩個轉彎處當成一個複合彎道來處理，取兩個CP並加強出彎速度。

在這裡並非一味地貼著彎道內側轉彎，而是必須取兩個CP，在取線時必須重視出彎速度。請將車速從147公里降到90公里，將方向盤向左打然後貼到彎道內側的緣石上。一直到彎道的中段為止不停向外移動並持續過彎，在彎道後半再取第二個CP就可以了。



煞車點的位置就如同本圖所示。先從147公里降到90公里。



請確實貼上內側的緣石並慢慢地向外側移動。過彎中的車速請保持90公里以上。



第2個CP點位於快要切到彎道內側緣石的地方。當再度靠到彎道內側時就要油門全開。

b-15 前導圈

2'19.000　2'22.600　2'35.000

教練車 Chrysler PT Cruiser '00

本車的詳細資料請見➡P.399



使用賽道　鷹飛凌（跑車專用道）



跟著前導車在路面高低起伏劇烈的鷹飛凌（跑車專用道）繞場一周。在這裡同樣要跟好前導車的行進路線並利用其車尾低壓區，確實地縮短時間。

因為這個賽車場裡有很多高速彎道，請充分活用每一吋路面，保持高速通過彎道。根據路面高低起伏不同抓地力也會產生變化，因此很容易就會衝出賽道，特別是在越過山丘之後的下坡彎道裡很容易就會轉向不足。再者，只要一碰到路邊的錐筒就會被判出局，請務必小心。



因為路面高低差之故有很多盲彎，小心不要衝出賽道。



來到賽道中段的右轉髮夾彎時要確實減速。出彎時也要小心別撞到錐筒了。



在髮夾彎後的S型彎道裡要確實靠內側並取直線前進。同樣請小心出口處的錐筒。

b-16 畢業考試

0'23.700　0'24.200　026.000

教練車 BMW 120d '04

本車的詳細資料請見➡P.381



使用賽道　筑波賽車場 第2髮夾彎



從車輛行進狀態開始，要通過筑波賽車場後半段的右彎與第2髮夾彎。因為這裡用的教練車是輕型的FR車種，過彎時請集中精神慎重地操縱，不要讓車身搖晃破壞行進平衡。

起跑後來到一開始的右彎時，只要瞬間鬆一下油門同時改變車頭方向就可以通過了。接下來的左彎只需保持油門全開緊貼彎道內側，馬上就會來到右轉髮夾彎。請把路邊的標誌當成記號，來到40公尺處開始煞車，過彎時請盡量通過CP深處。



一開始的右彎請踏上彎道內側的緣石，儘可能以直線通過。



右轉髮夾彎請從135公里減速到50公里以上轉彎。路線儘可能取到CP深處。



通過CP點後請把路面用滿，一邊小心不要讓後輪打滑一邊加速。



國內A級執照考試

可以獲得的獎品車

Gold 金盃

GRAN TURISMO SKYLINE GT-R '01

本車的詳細資料請見 ➡P.570



Silver 銀盃

Honda DUALNOTE '01

本車的詳細資料請見 ➡P.462



Bronze 銅盃

Pontiac Sunfire GXP '02

本車的詳細資料請見 ➡P.627



a-1 複合彎道初級1

🏆 0'30.750 🏆 0'31.100 🏆 0'33.500

教練車 三菱FTO GPX '94

本車的詳細資料請見➡P.531



使用賽道 高速環狀賽道A S型彎道



從車輛行進狀態中開始，通過吊橋之後會出現一個右→左的複合彎道。面對像這樣的S型彎道時，光靠外－內－外是不夠的，必須把整個彎道都考慮進去來取線才行。

此處的第一個右彎較和緩，因此可以從外側漸漸往內切並煞車。確實來到彎道內側，出彎時也請不要偏到外側去，好好留在彎道內側。這樣一來當到達下一個彎道時就會直接位於該彎道的外側。面對接下來的這個左彎，只要放鬆油門或輕踩煞車進入即可。



從斜方橫切入彎，當車速到達145公里時煞車。



在右彎請保持車速90公里以上並貼彎道內側轉彎，接下來也請這樣留在內側。



接下來的左彎請輕踩煞車入彎，充分利用每一吋路面出彎。

a-2 複合彎道初級2

🏆 0'28.000 🏆 0'28.400 🏆 0'30.600

教練車 Lotus ELISE 111R '04

本車的詳細資料請見➡P.486



使用賽道 高速環狀賽道A S型彎道



和上一場考試用的是相同的賽道，不過教練車從FF車改為MR車。若是操作方向盤或油門太過急切，後輪動作就會超過駕駛者所預期，很容易會導致車身不穩而喪失寶貴時間。請務必留意荷重移動，好好地煞車、穩定地切換方向。

這場考試用的教練車LOTUS ELISE，是輛雖然重量很輕卻意外擁有過人馬力的MR車，也因此在過彎途中若是踩油門的話，後輪很容易就會滑動。基本的取線與煞車點和上一場考試相同，但是到了後面的左彎就要積極利用後輪的側滑來改變車頭方向，一邊調整速度一邊過彎。



面對右彎要從154公里減速，以100公里以上的車速過彎。



從右彎出彎時要留在彎道內側，讓後輪的側滑完全停止下來。



面對左彎要從125公里放鬆油門並開始甩尾，盡快改變方向。

a-3 高速彎道攻略1

🏆 0'12.100 🏆 0'12.300 🏆 0'13.200

教練車 三菱 ECLIPSE SPIDER GTS '03

本車的詳細資料請見➡P.540



使用賽道 深邃森林 最終彎道



在這場考試裡要駕駛大馬力的FF車疾馳過深邃森林的最終彎道。面對像這樣的高速彎道時，請記得要以適當的煞車還有抓得剛剛好的入彎時機來通過彎道，不要讓速度掉過頭了。

最初的和緩轉彎處，只要以油門全開的狀態加速，待來到彎道前的大門處再開始左打方向盤，從車速174公里開始煞車。減速之後請先忍耐不要立刻踏油門。一直到緣石內側的路面為止，請充分利用彎道內側的路線減短行車距離，用3檔135公里以上的車速，從外側過關。



一開始的轉彎處用外－內－外方式通過，盡量不要減速。



左彎請用POLYPHONY的大門當記號，往彎道內側切過去全力煞車。



請充分活用緣石路面的內側有效縮短行進距離，以彎道外側最邊緣為目標全力加速。

a-4 高速彎道攻略2

🏆 0'22.050 🏆 0'22.500 🏆 0'24.300

教練車 SUBARU LEGACY B4 3.0R '03

本車的詳細資料請見➡P.653



使用賽道 鈴鹿賽車場 130R



這場考試使用的是鈴鹿賽車場內最快的高速賽道130R。這個彎道由於向上傾斜加上旁邊有圍欄之故因此是個盲彎。請利用賽道旁的看板以及緣石當記號，計算好煞車與出彎的時機。

一通過顯示彎道還剩50公尺的標誌，請踩煞車同時降到3檔，然後馬上將方向盤向左打，從4檔190公里降到3檔160公里為止。請務必開上彎道內側的緣石，並忍耐先不要馬上踩油門。在緣石路段結束之前好好沿著彎道內側前進這點是相當重要的。



把道路右側寫有50的標誌當成煞車記號。



CP位於彎道內側緣石快要結束的地方。在這之前請好好開在內側，然後再全開油門。



出彎時請一直向外靠直到彎道外側的緣石為止。請活用每一吋路面並維持速度。

a-5 前導跑

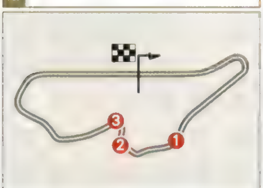
🏆 1'30.500 🏆 1'32.000 🏆 1'38.000

教練車 Audi A3 3.2 QUATTRO '03

本車的詳細資料請見➡P.372



使用賽道 格蘭維利東區賽道



跟著前導車繞場一周。因為道路邊有很多標誌，請把它們當作記號提醒自己煞車。計時賽最重要的就是賽道中段的跑法。這次同樣請別忘了要確實開進前導車的低壓區，這點相當重要。

在1號彎道的前面有個S型彎道。這裡因為是丘陵的關係所以看不見前方路況。在丘陵前方請預先靠到賽道左側，讓自己可以從外側進入下個彎道。到達丘陵頂的時候要立刻煞車同時向右切。脫離隧道前複合彎道的速度也是一大重點。



位於丘陵前方時很容易轉向不足，請小心不要衝出賽道。



右→右→左連續複合彎道。在第二個右彎出口請不要往外偏，維持從內側進入左彎道。



最後的左彎要儘早減速靠近彎道內側。提升出彎速度以讓隧道內的速度能提高。

a-6 複合彎道中級1

🏆0'30.800 🏆0'31.900 🏆0'34.100

教練車 Mercedes-Benz SLK230 COMPRESSOR '98

本車的詳細資料請見➔P.523



使用賽道 茂木賽車場 公路賽道 S型彎道路段



在左→右的連續S型彎道之後是一段短的直線路段，最後接續一個左轉髮夾彎。取線時請以整題為考量，儘量充分活用每一吋路面，將路面用滿並維持速度。

S型彎道一開始的左轉彎，要從150公里煞車然後用95公里的速度開上緣石前往右彎。為讓自己容易進入下一個彎道，出彎時要留在彎道內側。接下來的右彎只需用一瞬間放鬆油門來減速以前往彎道內側，然後保持油門全開的狀況前往最後的V字型左轉髮夾彎，這裡請於135公里時煞車。



一開始的左彎要從150公里開始煞車，保持在90公里以上。



出彎時請留在彎道內側，接著往下個右彎前進。放鬆油門，保持100公里左右通過。



最後的左彎要從135公里開始煞車，保持60公里以上且一定要開在彎道內側的緣石上。

a-7 複合彎道中級2

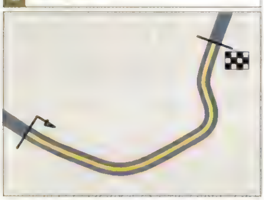
🏆0'17.200 🏆0'17.400 🏆0'19.000

教練車 Volkswagen GOLF V GTI '05

本車的詳細資料請見➔P.705



使用賽道 紐堡林 技術區域



在這場考試裡必須通過路面很窄的紐堡林複合彎道。穿越一開始的高速左彎時請不要喪失太多速度，在一小段直線路段之後還要通過一個左→右的連續S型彎道。

一開始的左彎只需用放鬆油門來減速，保持140公里以上的車速全速通過彎道深處的CP。接著在S型彎道的入口，因為一開始的左彎並不好轉，必須確實地減速。將車速從154公里降到85公里前後，只要一到達彎道內側就可以油門全開，一口氣通過右彎。



一開始的左彎請從彎道內側的緣石起始處放鬆油門。



在S型的左彎處則要以地面上的黃色噴漆為記號確實煞車。降到2檔90公里。



通過左彎的CP後，由於接下來的右彎很和緩，可以直接油門全開抵達終點。

a-8 高速彎道1

🏆 0'15.880　🏆 0'16.400　🏆 0'17.400

教練車 Mazda RX-8 TYPE S '03

本車的詳細資料請見➡P.497

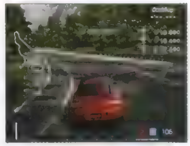


使用賽道 船長岩
髮夾彎後～橋前



從船長岩的髮夾彎後起跑。先會出現連續的左彎接下來則是長長的直線路段，終點前方還會有和緩的左彎。一開始的左複合彎道正是重點所在。

面對一開始的左複合彎道，請把它們當成一個彎道來處理。為了取得彎道深處的CP，一開始請先不要靠到彎道內側去。先開在道路中央，待來到距離緣石約一輛車距離前的一瞬間踩下煞車，開到緣石上之後油門全開。在最後的彎道也請以油門全開的狀態通過。



在左複合彎道的前半段絕對不要太靠近彎道內側。



看到彎道內側的緣石就要從中央開始靠過去。從距離緣石約一輛車的距離開始煞車。



出彎時連外側的緣石都可以用上。最後的左彎要確實靠內側，油門全開通過。

Break 推倒螺旋排列的錐筒1

🏆 0'28.510　🏆 0'29.919　🏆 —

教練車 Peugeot 206cc '01

本車的詳細資料請見➡P.623



使用賽道 金卡納賽道



必須推倒成螺旋排列的100個錐筒。起點從最裡面開始一直向外側螺旋排列開來，因此駕駛速度也要漸漸提昇。

若想要取得金盃的話就絕對不能踩煞車，僅能用油門的收放來控制速度。一開始的圓半徑較小，可用車輛外側一邊撞倒錐筒一邊加速，中段開始從錐筒較少的內側通過。這樣做的話，就算因為些許的失誤而往外側偏的話，車輛的內側應該也可以碰到錐筒使其被推倒。



一開始保持1檔踩油門，然後用放鬆油門來調整轉彎的幅度。



繞完一個圓之後升2檔讓速度加快。用車輛的外側撞倒錐筒。



若是速度過快的話就稍微調整方向盤並放鬆油門，讓取線幅度變小一點。

a-9 實戰體驗2

🏆 0'17.200 🏆 0'17.617 🏆 0'19.200

教練車 Honda CIVIC TYPE-R（EP）'04

本車的詳細資料請見➡P.462



使用賽道 鈴鹿賽車場 S型路段



這裡要挑戰的是有連續三個彎道的鈴鹿賽車場S型路段。一開始的左彎很和緩，不過接下來的右、左彎道卻變得較困難。請將彎道視為一個整體來考量，以重視最終彎道出彎速度的取線來過彎。

僅用放鬆油門來移動荷重好讓車頭方位確實改變，同時也不會喪失太多速度。一開始的左彎要從外側來接近，到達車速124公里的時候放開油門，用110公里以上的速度貼著彎道內側通過。脫離後面的右彎道時，請注意不要讓自己偏到外側去了。



一開始的左彎當時速到達124公里時放鬆油門並往內側靠。



在右彎時則要把重點放在如何進入下一個彎道，不要偏到外側去了。



最後的左彎則要從道路中間切入並放鬆油門，以車速100公里以上通過。

a-10 前導車

🏆 2'48.000 🏆 2'51.000 🏆 3'03.000

教練車 Honda INTEGRA TYPE R（DC5）'03

本車的詳細資料請見➡P.454



使用賽道 鈴鹿賽車場



玩家必須跟著前導車，在日本首屈一指的知名技術型賽道鈴鹿賽車場上繞一圈。由於本賽道的路線不但很長又很緊湊，若是無法作出最好的車輛取線並記好煞車點以縮短整體時間的話，恐怕就無法獲得金盃了。

第1彎道請從4檔155公里的車速開始輕踏煞車，維持4檔通過彎道內側後加速往外側偏然後進入第2彎道。由於位於第2彎道Degner彎內的第二個右彎相當困難，在這之前要先充分減速，從4檔135公里降到3檔80公里左右。再來就是在減速彎前面也要進早做完減工作。



在嚴苛的第2彎道前方確實減速，用時速90公里以上通過。



面對Degner彎一開始的右彎，一通過50公尺的標誌就要煞車並轉動方向盤。



這個減速彎是鈴鹿賽車場的決勝關鍵，不要超過前導車，提早在大門前方開始減速。

a-11 泥地駕駛應用1

🏆0'12.800 🏆0'13.100 🏆0'14.300

教練車 Lancia DELTA HF Integrale Evolutione '91

本車的詳細資料請見➡P.480



使用賽道 大峽谷 斷崖側路段



在這場考試裡要一口氣通過泥地路面的大峽谷斷崖側彎道。在一個和緩的左彎之後馬上就是一個大幅度的右彎，用甩尾通過這個右彎之後還會有一個和緩的長距離左彎。

一開始的左彎要緊貼著彎道內側邊緣用直線掠過的方式通過，脫離這個彎道之後立刻放鬆油門衝向右彎。雖然若是太過偏往外側就會撞上彎道外側的牆，但若只是輕輕擦過的話就不會被判出局。甩尾角度一開始比較吃緊，要好好調整速度，到了彎道後半段就可以漸漸和緩下來並加速。



一開始緊貼路面顏色不同的內側並用直線通過以縮短路程。



出了左彎之後馬上向右切，放鬆油門並維持甩尾狀態掠過彎道內側。



在右彎的前半段甩尾角度要大，好讓車子朝向彎道出口。後半段再開始加速。

a-12 泥地駕駛應用2

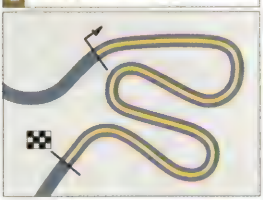
🏆0'29.500 🏆0'30.600 🏆0'33.200

教練車 SUBARU Impreza SEDAN WRX STi（GD Type-II）'02

本車的詳細資料請見➡P.645



使用賽道 大溪地迷宮 連續3個髮夾彎



要用超過180度的回轉通過連續出現的3個髮夾彎。請在這裡確實學會大幅度甩尾的技術。

這裡的重點就在於轉動方向盤進入彎道的時候要同時踩下煞車，讓車輛能夠展開大幅度的甩尾。當輪胎開始側滑的時候就要讓油門全開，用油門與方向盤控制側滑的幅度並讓車子朝向出口。重覆以上的步驟就可以通過這3個髮夾彎了。



轉動方向盤的同時踩下煞車開始甩尾。



一邊展開大幅度的甩尾一邊調整角度讓車子朝向出口，接著加速。



通過第3個髮夾彎之後的和緩左彎，只要放鬆油門就可以通過了。

a-13 死角彎道攻略1

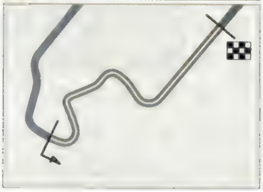
🏆 0'44.600 🏆 0'45.300 🏆 0'49.000

教練車
日產
SKYLINE GT-R V SPEC II (R32)'94

本車的詳細資料請見➡P.588



使用賽道
山岳考驗賽車場
盲彎路段



這場考試裡玩家必須通過因岩壁與路面上下起伏而導致看不見出口的盲彎，一路上會經過3個隧道。因為踩煞車的時機與開始轉動方向盤的位置不好掌握，請利用路邊的緣石或地形當記號。

開始之後的隧道內彎道，只需放鬆油門減速通過CP即可，離開隧道後馬上就來到盲彎了。在第二個隧道裡，要從彎道外側一邊橫向切過彎道一邊煞車，一口氣從位於隧道出口的黃色區域抄捷徑。出彎的時候要把路面用完，一直到彎道外側為止。



隧道前的右彎要從緣石開始出現之處煞車。



進入第二個隧道之後，要從彎道外側一邊斜向橫切一邊煞車。



進入隧道出口的黃色區域後，要一直靠到外側最邊緣提高出彎速度。

a-14 死角彎道攻略2

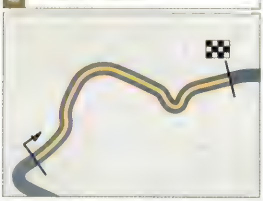
🏆 0'32.350 🏆 0'33.000 🏆 0'37.000

教練車
Audi
TT COPUE 1.8T QUATTRO '00

本車的詳細資料請見➡P.377



使用賽道
紐堡林
中段下降路段



這場考試用的賽道是高級技術型賽道紐堡林的中間路段。因為路面很窄，若是不好好取線還有記住過彎時機的話很容易就會衝出賽道。賽道前半段的S型路段正是縮短時間的關鍵。

一開始的左→右S型彎道可以用全速通過，接下來的迴轉右彎則要在入彎前先煞車然後緊貼彎道內側通過。在一小段直線路段之後會出現右→左的複合彎道，請在煞車來到右彎內側之後再立即煞車沿著左彎內側前進，接著儘早打開油門加速抵達終點。



一開始的S型彎道要開在緣石上並油門全開通過。



對付必須大幅迴轉的右彎，從彎道內側碰到第二段緣石時要將油門全開。



在最後的複合彎道裡要有節奏地踩煞車，保持2檔60公里。

a-15 前導車

2'05.000 2'07.000 2'18.000

教練車 Mazda
Atenza SPORTS 23Z '03

本車的詳細資料請見➡P.498



使用賽道 山岳考驗賽車場



跟著前導車繞上下起伏劇烈而造成許多盲彎的山岳考驗賽車場一周。因為使用的教練車沒什麼馬力，請注意不要減速過頭，充分運用每一吋路面作大幅度的行進取線。

重點就在於曾在a-13的考試裡練習過的盲彎路線攻略法。在這裡有效地活用路面，保持高速前進是相當重要的。來到賽道後半段的左彎時請注重出彎速度，讓接下來的直線路段能用最高速度通過。再來，若是在最後的減速彎裡能用直線通過的話就能大幅縮短過關時間。



請利用隧道內的塊狀路面抄捷徑，用最短距離通過。



位於後半段直線路段前的左彎請不要減速過頭，用大幅度轉彎通過以提昇出彎速度。



在減速彎裡壓上緣石並用直線通過，但最後的右彎緣石位置較高，請不要開太上面了。

a-16 單圈考試

0'54.150 0'56.000 1'03.000

教練車 Mazda
RX-7 SPIRIT R TYPE A
(FD) '02

本車的詳細資料請見➡P.491



使用賽道 紐堡林
Karussell彎道出口處



由於紐堡林賽道的道路很狹窄，若是車輛操作太過激烈的話很容易就會衝出賽道。首先請各位把地上的噴漆當記號，將煞車點好好記下來。另外請活用位於彎道前後賽道旁邊的咖啡色緣石抄捷徑或是提昇出彎速度。

雖然這裡的路面很窄，但只要能一口氣切到彎道內側的話就能確實縮短時間。一開始的S型彎道請先將車速降到140公里，開上緣石以直線通過。接下來前往右彎，要讓車輛穩定下來然後緩緩地轉彎。路線中段的S型彎道最後的右彎，可以一口氣抄捷徑縮短距離。



一開始的左彎，只要一通過地上的白色噴漆就要開始減速。



於S型彎道請確實地開上緣石用直線通過，一邊確保車輛抓地力一邊回到彎道右側。



賽道中段的S型彎道因為是下坡所以很容易滑胎。最後的右彎請利用緣石縮短路程。

ib International B-License 國際B級執照考試

可以獲得的獎品車

Gold 全金盃
Jensen Intercepter MkIII '74
本車的詳細資料請見 ➡P.478



Silver 全銀盃
Mazda RX-8 CONCEPT (TYPE II) '01
本車的詳細資料請見 ➡P.495



Bronze 全銅盃
Nike One '22
本車的詳細資料請見 ➡P.557



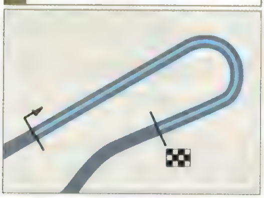
ib-1 轉彎煞車 1

Gold	Silver	Bronze
1'14.440	1'14.870	1'16.000

教練車 HYUNDAI Coupe FX '01
本車的詳細資料請見➡P.472



使用賽道 筑波賽車場 第1彎道



在這場考試裡請學會轉動方向盤同時踩煞車的轉彎煞車法。在像這樣大幅度的彎道裡前進時，只要能通過CP深處就可以提高出彎時的速度。

上坡途中來到位於賽道左邊的50公尺標誌前約一輛車的距離時開始轉動方向盤，一看到彎道內側的緣石就立刻開始煞車。轉彎中請利用煞車確實地將荷重移動到前輪，當速度下降到60公里時就可以解除煞車，僅保持放鬆油門的狀態繼續過彎。



離50公尺標誌還有一輛車的距離時開始將方向盤向右轉。



過彎當中只要一看到第1彎道的緣石就立刻全力煞車降到60公里以下。



以放鬆油門的狀態轉彎，只要車子朝向內側就開始全力加速，在CP前要開上緣石。

ib-2 轉彎煞車2

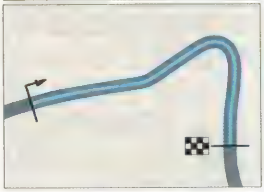
🏆 0'25.200 🏆 0'26.000 🏆 0'27.777

教練車 Mercedes-Benz SL 600 (R129) '98

本車的詳細資料請見➡P.521



使用賽道 紐堡林



這裡的右彎一開始很和緩，但到了後面就會越來越難。若是前半段太緊貼彎道內側的話，到了彎道後半段就會難以取線導致整體速度無法提升。因此取線時請以彎道後半段為考量重點。

一開始的左彎可以用全速通過直接來到後面的右彎。請以彎道右邊的綠色看板當作煞車記號，快達到車速190公里時開始煞車。煞車的同時將方向盤向右轉動開始過彎，慢慢地接近彎道內側。為了能從彎道內側通過，過彎時請確實切過CP深處，然後利用寬廣的緣石活用每一吋路面出彎。



油門全開通過一開始的左彎後將車輛往左側靠。



待通過寫了彎道名稱的綠色看板後就要全力煞車並往彎道內側靠。



當看到彎道外側的緣石之後就要加速出彎。為了加快出彎速度，必須切到CP深處。

ib-3 困難複合彎道1

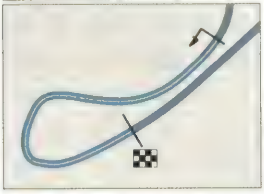
🏆 0'27.600 🏆 0'28.430 🏆 0'30.870

教練車 Honda PRELUDE Type S '98

本車的詳細資料請見➡P.468



使用賽道 鈴鹿賽車場 湯匙彎



鈴鹿賽車場的湯匙彎是由兩個曲率半徑不同的左彎所構成的複合彎道。請將它們視為一體，以重視出彎速度的方式取線。

一開始的左彎，請在到達賽道外側草皮中斷的位置，也就是車速174公里之處開始煞車，沿著緣石切過CP。這裡要注意的就是減速之後請不要立即加速。接下來的左彎因為曲率半徑很大且又是下坡，請小心不要讓車輛轉向不足，到達彎道外側的緣石結束之處就要利用一瞬間煞車來過彎。



第一個左彎請在到達賽道外側的草皮中斷處立刻煞車。



雖可沿緣石過彎，不過要注意緣石路段結束前都要忍耐不要踩油門。通過CP後再加速。



第二個左彎入口請在緣石結束之處踩煞車，一直到終點為止請保持3檔前進。

ib-4 困難複合彎道2

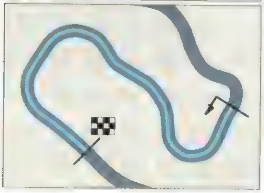
🏆 0'28.000 🏆 0'28.840 🏆 0'31.000

教練車 Audi S4 '03

本車的詳細資料請見➡P.376



使用賽道 深邃森林賽道 中間路段



這場考試用的是位於深邃森林中段的困難S型彎道以及複合彎道。縮短時間的重點就在於要如何維持高速脫離最後的直線路段。

考試一開始就要通過一個大右彎。這裡請先忍耐不要踩油門，貼著彎道內側轉彎並注意不要讓車子出現轉向不足，來到隧道前再開始加速。最後的左彎請放鬆油門入彎，可以利用大門內側的路面抄捷徑縮短距離。過彎時一直靠到護欄邊緣為止，以提升出彎速度。



一開始的右彎請緊貼彎道內側過彎，從隧道前開始加速。



在通過隧道後的丘陵頂上踩煞車。當看不見前面的路時就將方向盤向左轉



當來到POLYPHONY大門前時，請利用旁邊的石磚路面抄捷徑，提升出彎時的速度。

ib-5 前導圈

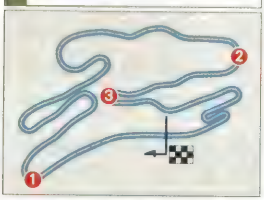
🏆 2'46.000 🏆 2'50.000 🏆 3'06.000

教練車 Peugeot 206RC '03

本車的詳細資料請見➡P.622



使用賽道 阿瑪菲海岸



這個賽道的特徵在於路面很窄，而且還有嚴苛的路面起伏與髮夾彎。縮短時間的重點就是要如何順利通過髮夾彎。請於彎道前方確實地減速，儘早改變車頭方向，以重視出彎速度的方式及早加速。

對付賽道前半段的4個髮夾彎要及早做好減速工作，用2檔50公里前後的車速過彎。來到地勢較高的賽道中段那較和緩的S型彎道後，要稍微減速並盡量用直線通過。位於賽道後半段下坡的左轉髮夾彎，因為前導車會提早煞車之故，請小心絕對不要超過它了。



來到髮夾彎時要提早減速，以重視出彎速度的取線通過。



長距離右彎要貼著彎道內側前進，當看到右牆上第一個黃色布條就要開始加速。



在左轉髮夾彎前方的煞車點，請不要衝到前導車的內側去，要從外側開始進入彎道。

License & Race Guide

ib-6 高速錐筒曲道遊走1

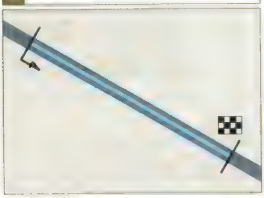
🏆 0'17.700 🏆 0'18.560 🏆 0'20.890

教練車 BMW Z4 '03

本車的詳細資料請見➡P.387



使用賽道 富士高速賽道 直線道



在這場考試裡要左右交替繞過10列排好的錐筒，然後衝過位於終點的錐筒之間。請儘可能在繞行的時候離錐筒近一點，這樣才能讓車輛一直保持在高速的狀態下前進。

從起跑開始一直到第5個錐筒為止請保持油門全開的狀態繞行。第6個到第8個錐筒只有在轉動方向盤讓車輛朝行進方向的時候要放鬆油門，請在通過錐筒前開始踩油門好調節車身位置與車速。當通過第8個錐筒之後就可以全開油門往終點衝去。



直到第5個錐筒為止都可以保持油門全開來繞行。



第6～第8個錐筒只有在轉方向盤時放鬆油門，可以稍微留一點油門保持車輛穩定。



將方向盤往行進方向轉時可以開始踩油門，請以油門全開通過錐筒。

ib-7 高速錐筒曲道遊走2

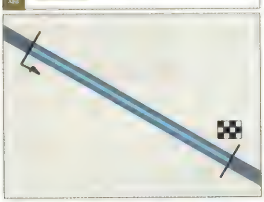
🏆 0'17.700 🏆 0'18.560 🏆 0'20.890

教練車 BMW Z4 '03

本車的詳細資料請見➡P.387



使用賽道 富士高速賽道 直線道



與前一場考試用的是相同的賽道與教練車，不過卻將行車動態穩定系統關閉了，因此請務必慎重操作車輛。

從起跑一直到車速超過45公里為止請保持踩八成油門的狀態，當達到50公里時請打2檔，接下來就與上一場考試相同。不光只是在錐筒旁邊繞行，請記得在錐筒的前方確實地改變方向。因為這次的教練車沒有行車動態穩定系統，轉動方向盤時請適可而止，不要轉過頭了。



起跑前請先讓轉速提升到幾近紅色區域為止。



因為沒有行車動態穩定系統，左右轉動方向盤時很容易滑胎，操作時請務必慎重。



特別是後半段的繞行，轉動方向盤的角度請保持在最小限度，以防止後輪側滑。

ib-8 城市道路攻略1

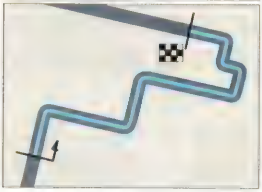
0'43.200 0'44.440 0'47.770

教練車 Chrysler Crossfire '04

本車的詳細資料請見➡P.399



使用賽道 紐約 直角彎道

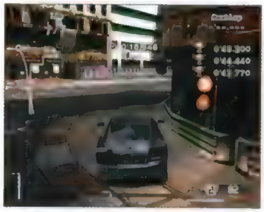


在像紐約賽道這樣的直角彎道裡，活用彎道內側的緣石並用大幅度的外－內－外取線提高車輛過彎速度是很重要的。

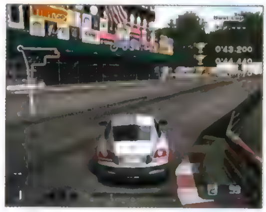
無論哪一個彎道都請貼著內側的緣石前進。由於入彎的時機相當重要，請把賽道旁的看板或外側的緣石段落當成記號提醒自己煞車，並在穿過CP的同時將油門全開。最後的連續彎道請保持2檔，把整個路面全部用上來取大範圍的取線。



在直角彎道請有效活用路面寬度以提昇過彎速度。



在第3個彎道請確實進入緣石內側的柏油路面以縮短行車距離。



第6個彎道請以如何進入最終彎道為考量，一直到最後都貼著內側來過彎。

Break 推倒螺旋排列的錐筒2

0'31.500 0'33.300 —

教練車 TVR Griffith 500 '94

本車的詳細資料請見➡P.700



使用賽道 金卡納賽道



與國內A級考試的「推倒螺旋排列的錐筒1」一樣排列了螺旋狀的錐筒，只不過起點與終點顛倒過來了。由於必須慢慢地讓回轉半徑變小，請用油門來調整行車速度與行進路線，同時還必須慢慢地減速。

由於這輛教練車並沒有TCS等行車動態穩定系統，從開始一直到準備轉彎前為了不讓輪胎打滑，請維持踩七成油門的狀態前進。若是車輛行進太偏外側而無法推倒錐筒的時候，立即踩煞車就可以用車輛側身來撞倒錐筒。



由於沒有TCS，僅踩七成油門前進可以防止輪胎打滑。



可以的話請不要任意動方向盤，只要用油門的收放來調整回轉的半徑。



注意不要讓車輛轉向不足，特別是最後10個錐筒勿轉太大幅度，要慎重地將其推倒。

License & Race Guide

ib-9 城市道路攻略2

0'22.000　0'22.660　0'24.500

教練車 Volkswagen BORA V6 4MOTION '01

本車的詳細資料請見➡P.708



使用賽道 義大利賽道



這場考試所使用的義大利賽道路面很窄，而且上下起伏也很劇烈。特別是在一起跑就要進入小巷子的地方，由於路面開始往下所以車輛荷重會一瞬間集中到車頭，導致前輪容易打滑失控。請小心不要讓車輛出現轉向不足的狀況。

一起跑後馬上就會來到小巷子，請以賽道右側的藍色看板為記號開始減速。接下來會有個左→右的連續彎道，在左彎出口處請以如何進入下一個彎道為目標，記住不要偏到外側去了。在接下來的左→右銳角彎道入口，請在黃色的PIRELLI輪胎看板前做好減速。



要進入小巷子時，請以賽道右邊藍色看板為記號開始減速



從這裡開始下坡路段，由於重量集中在前輪因此會失去抓地力。請小心不要向外偏了。



在左彎的出口處請想好如何通過下一個彎道，不要偏到外側去了。

ib-10 前導圈

1'54.000　1'57.420　2'07.000

教練車 MGF '97

本車的詳細資料請見➡P.625



使用賽道 香港



香港賽道的特徵是彎道前後的路面寬度會有變化，在寬廣的路段上請以將路面用到滿為目標來取線。

在路面寬度會改變的彎道裡，若是外側較寬廣的話就從彎道頂點的前方取CP，然後到外側為止進行加速。這裡最大的重點就是車輛的控制。若是後輪呈滑動狀態，就算踩油門也幾乎無法讓車子加速。出彎的時候可以反打方向盤以防止後輪空轉然後好好加速。



進入左轉髮夾彎時，請以標誌為記號，從75公尺處減速。



最後的左彎請放鬆油門通過。由於出口的路面很寬廣，可以善用路面一直到外側為止。



從道路的正中央往左入彎，請注意不要讓後輪打滑，用像畫大圓一樣的路線轉彎。

ib-11 實戰越野駕駛1

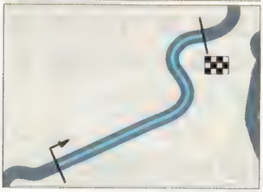
🏆 0'18.200 🏆 0'18.800 🏆 0'20.300

教練車 三菱 LANCER EVOLUTION VIII MR GSR '04

本車的詳細資料請見➡P.555



使用賽道 大峽谷 高速路段



在大峽谷高速路段裡，請記得要確實減速並以能沿著彎道內側的甩尾前進。請盡量將車子開在賽道中央抓地力較佳的路面，不要往賽道外側偏了。

首先請稍微切一點方向盤並從車速140公里開始煞車進入一開始的左彎。利用油門與方向盤控制甩尾角度，並考慮著如何進入下一個彎道從路面中央通過。在泥地路面上必須比一般舖裝路面還要提早轉動方向盤，這點相當重要。接著以左側的樹木為記號踩煞車進入右彎。



在左彎的前方請一邊大幅度側滑一邊減速。



用2檔沿彎道內側過彎，一邊側滑一邊伺機抓住衝進右彎的時機。



來到右彎時，當左邊的樹木從畫面上消失時入彎同時踩煞車。

ib-12 雪地駕駛1

🏆 0'24.000 🏆 0'24.720 🏆 0'26.880

教練車 TOYOTA CELICA GT-FOUR RC (ST185) '91

本車的詳細資料請見➡P.690



使用賽道 冰面競技場連續髮夾彎



冰面競技場由於是用來比雪地駕駛的，因此抓地力比泥地路面還低，只要用力轉動方向盤就可以開始甩尾。請留意若是不慎重地操控油門的話就無法得到敏銳的加速度。

一開始的連續左→右彎道要保持油門全開的狀態直線通過。接下來的左與右兩個髮夾彎，在入彎時要先踩煞車減速然後轉動方向盤，側滑的程度可以用反打方向盤與油門來調整。至於最後的左彎，請儘可能越過彎道CP後油門全開加速通過。



可以保持油門全開用直線穿過一開始的S型彎道。



待賽道左側的Shell看板從畫面消失，就踩煞車進入左轉髮夾彎。



在右轉髮夾彎的出口為了防止輪胎空轉，到車速40公里為止要輪流半踩與全踩油門。

ib-13 有高低差的S型彎道

🏆 0'31.500 🏆 0'32.200 🏆 0'36.000

教練車 Ford Focus RS '02

本車的詳細資料請見➡P.423

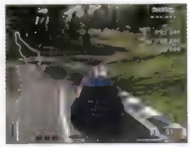


使用賽道 船長岩最終段



船長岩最終段因為路面很寬廣，取線時可以充分把路面用到滿，讓過彎的速度得以提昇。最後的S型彎道可以用直線通過。

起跑之後會立刻來到右複合彎道，開到彎道內側的緣石之後偏到外側去，維持方向盤穩定然後踏上第二段緣石來通過。通過直線路段之後的右彎要從賽道左側用放鬆油門的方式通過，碰到左側的緣石時不要降檔而是要煞車。



一開始的右彎請取2個CP，沿著緣石通過。



通過直線路段後要從賽道左側靠近右彎，利用放鬆油門來通過。



在接下來的左彎出口處，要從紅白相間的緣石結束之處開始全力加速。

ib-14 有高低差的[illegible]

🏆 0'36.850 🏆 0'37.955 🏆 0'42.000

教練車 Mercedes-Benz SL 600 (R230) '04

本車的詳細資料請見➡P.522



使用賽道 船長岩最終段



這段賽道的困難之處就在於通過隧道後會出現的丘陵。越過丘陵頂然後下降的時候車子會瞬間浮起來，因為此時輪胎沒有抓地力所以很容易讓車輛不穩。因此在來到丘陵頂前需要先煞車一下，讓車輛能安定下來。

攻略這個賽道最重要的一點就在於用全速通過一開始的左彎後，接下來的右彎要確實減速。在這裡若是太晚踩煞車，就無法進入右彎的內側了。越過隧道之後請注意左前方會出現一個右彎，由於此處的路面是傾斜的，請同時踩煞車與油門好讓車身動作能安定下來。



面對第一個右彎要從185公里開始減速並降檔。



在丘陵前為了要維持速度必須保持油門全開然後踩煞車以防止車輛側滑。



越過丘陵後會來到一段長距離左彎，請貼著彎道內側轉彎，切到深處的CP。

ib-15 前導車

🏆 2'11.000 🏆 2'14.930 🏆 2'26.720

教練車 Alfa Romeo Giulia sprint GTA 1600 '65

本車的詳細資料請見➡P.364



使用賽道 義大利賽道



要跟著前導車在路面狹窄的義大利街道繞上一圈。這裡使用的教練車Alfa Romeo Giulia sprint是輛很輕的FR車，因此後輪很容易側滑。必須先讓其穩定下來再行加速。

由於教練車沒有設定行車動態穩定系統，因此在車速達38公里為止都只要踩八成油門加速，達到45公里時進2檔。直線路段後的右彎要從4檔120公里開始煞車，進入在這之後的減速彎則要從3檔開始煞車，在穿過Castrol的旗幟同時開始加速，可以用2檔70公里的速度過關。



要轉一大圈的右轉髮夾彎請用左側樹木當煞車記號。



碰到位於直線路段終點的建築物四方形陰影時，請注意前導車同時全力煞車。



用4檔過S形彎道也不是不可能，但因為車子會無力通過傾斜的路面，還是3檔為佳。

ib-16 畢業考試

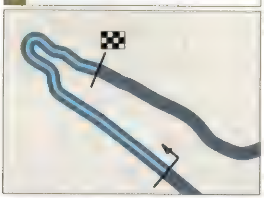
🏆 0'19.700 🏆 0'20.200 🏆 0'22.000

教練車 Lotus ESPRIT V8 '02

本車的詳細資料請見➡P.482



使用賽道 義大利賽道



這場畢業考試用的是上回才跑過的義大利賽道第二髮夾彎。使用的教練車是MR車，入彎的時候必須有效控制車速，小心不要出現轉向不足，留意讓荷重確實留在前輪。

要從建築物陰影出現的前方開始煞車進入減速彎。在連續右→左的減速左彎裡請確實切過彎道內側的CP。若是在這個地方無法確實地開在內側，接下來的髮夾彎就會很難轉彎。在髮夾彎裡若是太早開始加速的話就會因轉向不足而衝到外側去，請特別注意。



用賽道左側的建築物四方形陰影當成開始煞車的記號。



在減速彎的出口必須考慮到如何進入接下來的髮夾彎，不要偏到外側去了。



在右轉髮夾彎前要確實煞車並切過CP深處，小心不要出現轉向不足。



ia 國際A級執照考試

可以獲得的獎品車

Gold
全金盃
童夢零'78
本車的詳細資料請見
➡P.414



Silver
全銀盃
日產 GT-R CONCEPT（TokyoShow）'01
本車的詳細資料請見
➡P.563



Bronze
全銅盃
NISMO 270R '94
本車的詳細資料請見
➡P.557



ia-1 國際連續彎道攻略1

0'32.200　0'33.166　0'36.064

教練車 Jaguar XJ220 '92
本車的詳細資料請見➡P.476

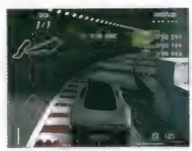


使用賽道 中場賽道 後半段



通過大幅度的右彎與左彎之後會有一段直線道，稍微加速之後還會出現S型彎道，接著是一個髮夾彎。為了進入髮夾彎，脫離S型彎道時要一邊減速，不過這裡更重要的是必須讓車身儘快穩定下來。

在最初的右彎，一接近內側之後就要偏出去，取2個CP。在出口處緊貼彎道內側的牆壁出彎，好前往接下來的大幅度左彎。因為在這裡也要大幅轉彎，請好好操控油門維持在內側，快到緣石終點處讓油門全開。由於此處沒有行車動態穩定系統，在最後的左轉髮夾彎裡要慎重地踩油門。



用右彎裡的第二個CP來縮短距離，緊貼牆壁通過。



在大幅度的左彎裡要調整油門讓車輛保持在內側。當看到緣石的段落就要讓油門全開。



進入最後的左轉髮夾彎時不要讓車身亂動，出彎時要注意操控油門的動作。

ia-2 困難連續彎道攻略2

🏆 0'54.300 🏆 0'55.929 🏆 1'00.816

教練車
Alfa Romeo
Spider 3.0i V6 24V
'01

本車的詳細資料請見➡P.365

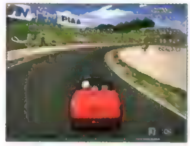


使用賽道
鈴鹿賽車場前半段



這場考試用的是鈴鹿賽車場從第2彎道結束處一直到通過Degner彎的技術區。只要能提昇S型彎道裡最後的左彎與Degne彎道之出彎速度，應該就可以大幅縮短整體時間。

在S型彎道裡只需要放鬆油門來減速，要充分地用上每一吋路面以維持高速度過彎。唯一需要踩煞車的地方是Degner彎，請在一瞬間通過兩個右彎的頂點，只要能加快通過速度的話，就可以確實縮減過關時間。第一個右彎可以將右方的標誌當記號開始煞車。



在S型彎道裡用放鬆油門來減速並讓車輛靠向內側。



在逆傾斜彎要回復油門，保持在彎道內側前進。注意絕對不要偏到外側去了。



Degner彎中第一個彎道要在50公尺標誌前面減速，第二個彎要在緣石結束之處減速。

ia-3 減速彎攻略1

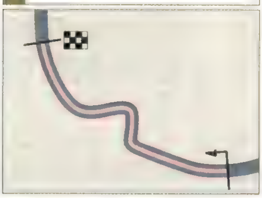
🏆 0'18.000 🏆 0'18.500 🏆 0'20.500

教練車
日產
SKYLINE GT-R V
SPEC Ⅱ（R34）'00

本車的詳細資料請見➡P.589



使用賽道
富士高速賽道90's
B彎道



在這場考試裡必須通過位於富士高速賽道90's裡，和緩右彎中間的減速彎。請在減速彎前充分減速，利用彎道內側的緣石取直線以縮短行車距離。

攻略減速彎之中一開始的右彎，當達到時速190公里就要開始煞車，保持2檔75公里以上的速度僅讓左輪胎留在緣石上前進，如此就可以大幅縮短距離。進入接下來的左彎時，請注意當鬆油門時不要讓輪胎發出尖銳的摩擦聲，要慢慢地反打方向盤。



從時速190公里開始煞車，從外側開始切進彎道。



在減速彎的右彎裡要用時速75公里以上，開上緣石大膽抄捷徑並加速。



在左彎前面放鬆油門，保持時速65公里以上。反打方向盤時要特別留意。

ia-4 減速彎攻略2

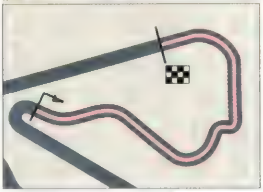
🏆 0'34.270 🏆 0'35.298 🏆 0'37.900

教練車 FPV GT '04

本車的詳細資料請見➡P.428



使用賽道 杏色丘陵賽道 最終路段



在和緩的S型彎道之後會接連出現左彎與減速彎，最後還有一個大幅度的左彎，在這裡取線時請把每一吋路面都用上，注意不要讓車速降下來了。

一開始和緩的左→右S型彎道可以用油門全開來通過。接下來的左彎要以彎道標誌當記號開始煞車，出彎時要先留在彎道內側，這樣才能從外側靠近接下來的減速彎。至於在減速彎裡請用將內側輪胎留在緣石上的方法抄捷徑，用直線來通過。



將右邊的標誌當作減速記號，但請保持時速100公里以上。



要從外側進入減速彎，維持時速85公里以上，將內側輪胎留在緣石上來抄捷徑。



若能用大幅度取線前進並放鬆油門通過最後的左彎，就可以維持3檔抵達終點。

ia-5 前導車

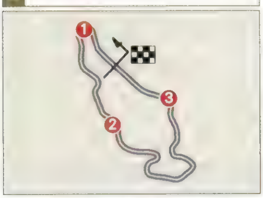
🏆 2'28.000 🏆 2'32.440 🏆 2'45.760

教練車 Seat Ibiza CUPRA '04

本車的詳細資料請見➡P.637



使用賽道 船長岩



由於這個賽道的路面高低差很大，請避免因路面高低所產生的車輛荷重變化而讓車輛轉向不足了。好好觀察前導車的動向來決定取線，出彎時也請務必進入前導車的低壓區以縮短時間。

在一開始的左彎要確實切過彎道深處的CP後過彎。通過隧道之後會來到讓車子浮起來的山丘上，因此請一邊注意車輛動態同時踩煞車。對付最後的左彎，入彎時請於車速達130公里前後時輕微減速，確實切過CP出彎。若是能進入前導車的低壓區，就能以將近190公里的速度抵達終點。



一開始的左彎要從草皮翻起的地方開始煞車。



在連接山丘頂的下降右彎減速時，請注意不要撞到前導車了。



在最後的左彎裡，跟隨前導車的低壓區從緣石路段結束之處油門全開出彎。

ia-6 困難連續彎道攻略3

🏆 0'30.700　🏆 0'31.724　🏆 0'34.500

教練車
Honda
S2000 Type V '00

本車的詳細資料請見➡P.445



使用賽道
秋色環狀賽道前半段



這場考試用的是秋色環狀賽道之中會連續出現困難彎道的前半段區域。為了要縮短時間，以重視在非終點直道上之速度的取線來跑是相當重要的。在這裡取線時務必要重視出彎時的速度。

通過一開始的左彎，來到右→左的連續彎道時，請將它們視為一個整體，踏上緣石用直線來通過。接下來的左→右連續彎道同樣也可以走直線通過。這樣一來就可以用很高的速度進入非終點直道前的右彎，大幅縮短過關的時間。



進入一開始的連續彎道時要放鬆油門並開在緣石上。



通過一開始的連續彎道後要預備好進入下一個彎道，因此不要太往旁邊偏了。



通過第二個連續彎道之後要立刻煞車，在長直線道前的右彎油門全開加速。

ia-7 困難連續彎道攻略4

🏆 0'34.000　🏆 0'35.020　🏆 0'38.000

教練車
RUF
CTR YELLOW BIRD '87

本車的詳細資料請見➡P.635



使用賽道
山岳考驗賽車場
後半段



這一關用的教練車RUF CTR YELLOW BIRD是一輛高馬力的RR車，若是選用能發揮這輛教練車特性的跑法就可以得到很不錯的速度。利用當反打方向盤時會出現的側滑是本關的重點。

在過彎途中放鬆油門，積極地利用後輪出現的滑動現象來改變車輛方向。在路線中段會出現的右彎前的S型彎道出口處，為了要維持車身穩定，請維持踩著油門的狀態用煞車來通過。接下來要馬上將方向盤向右打，讓車輛一邊側滑並藉以改變車輛的方向。



一開始的左彎請一直衝到黃色區域為止以縮短行車距離。



在S型的左彎，當通過CP時請保持踩油門的狀態用煞車來通過。



面對緊接下來的右彎，要從外側進入並踩煞車，簡潔地過彎。

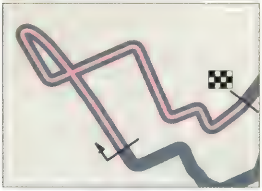
ia-8 城市道路攻略3

🏆 1'08.600　🏆 1'11.500　🏆 1'18.000

教練車
Alfa Romeo
156 2.5 V6 24V '98
本車的詳細資料請見➡P.362



使用賽道
香港後半段



這場考試會連續出現街道特有的長距離直線與接著隨之而來的直角彎道。在一開始的直線道後會出現左轉髮夾彎，請確實煞車並儘早改變車輛的方向，接下來要儘快加速以提昇出彎速度。

通過一開始的直線道後會出現左轉髮夾彎，進入這裡的方法是以距離標誌為記號確實地煞車減速。在連續直角彎道的區域裡則要把每一吋路面都用上，重視出彎時的速度，這麼做的話在接下來的直線道裡就可以得到很不錯的加速度。至於最後的彎道只需放鬆油門就可以通過了。



一開始的左轉髮夾彎要從75公尺附近開始確實減速。



在左轉髮夾彎裡要貼內側過彎，儘早改變車輛方向，然後用直線銳利地加速。



最後的左彎只需放鬆油門減速即可。切過彎道深處的CP，以重視出彎速度的取線來跑。

Break 繞錐計時賽

🏆 0'41.000　🏆 0'42.230　🏆 —

教練車
日產
FAIRLADY Z ROADSTER
(Z33) '03
本車的詳細資料請見➡P.604



使用賽道
金卡納賽道



從繞行錐筒開始，接下來會出現低速轉彎、直角彎、高速轉彎等課題，最後要穿過錐筒之間抵達終點。是一個需要玩家發揮至今為止的考試中培養出來之技巧的計時賽。

撇開這裡是只要到達終點就可獲得銅盃的咖啡休息時間不談，這一關是需要玩家發揮至今為止所學會所有技巧的高難度考試。其中一開始的衝刺與最後的停車都是重要關鍵。首先在出發前要踩油門讓轉速達到4000轉再起跑。在繞行與直角彎部分請用1檔前進，其他的地方用2檔前進即可。



因為沒有行車動態穩定系統，請踩油門直到4000轉為止。



保持1檔在錐筒前放鬆油門好讓車向改變。請從錐筒的旁邊通過。



請以地上的白線為目標，沿著它直線進入終點。從照片裡的位置開始煞車。

ia-9 城市道路攻略4

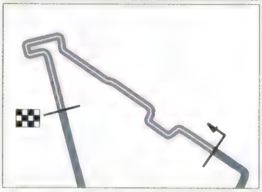
🏆0'42.550 🏆0'43.827 🏆0'46.800

教練車 Citroen Xsara VTR '03

本車的詳細資料請見➜P.402



使用賽道 巴黎歌劇院中間路段



賽道後半段連續出現減速彎與髮夾彎的路段就是縮短時間的關鍵。在髮夾彎裡，越前進就會發現彎度越來越難轉，因此請預先讓車速下降到一定程度。

一開始的減速彎請以大門當記號來煞車然後好好踏著緣石前進，接下來的減速彎要放鬆油門減速，用直線開上左右兩側的緣石來通過。通過直線道之後，在開上左彎的緣石之前請充分減速。緊接著是左轉髮夾彎，在這裡請確實減速然後沿著彎道內側前進。



在第一個減速彎的前面，請在這個大門處開始煞車。



通過一開始的減速彎之後，要從這個位置開始放鬆油門，接著會立刻進入下個減速彎。



在最終彎道前的左轉髮夾彎裡，請維持2檔並沿著彎道內側過彎。

ia-10 前導車

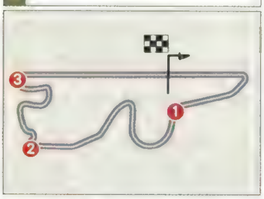
🏆2'17.000 🏆2'20.080 🏆2'32.320

教練車 TOYATA CALDINA GT-FOUR '02

本車的詳細資料請見➜P.680



使用賽道 富士高速賽道2005



因為這裡是才剛新落成的賽道，因此路上不會有扣分點，路旁也不會有標誌。由於賽道上可以用來提醒自己減速的記號很少，因此前導車的煞車就變成一個重要的提示。加速時利用前導車的車尾低壓區也很重要。

一邊跟在前導車的低壓區內一邊行進，即將來到第3彎道的時候時速會到達160公里後半。準備要入彎時，當看到前導車的煞車燈亮起後就跟著煞車。在接下來轉幅較大的右彎裡，開到彎道中間時要輕踩煞車，出彎時則要保持在彎道內側。接下來的左彎，請在Corner post前減速。



以前導車的煞車為準，從圖上這個位置開始減速。



進入狹窄的右轉髮夾彎時，因為前導車的制動能力很高，請小心別撞上它了。



請用車速70公里左右來通過最終彎道，一邊進入前導車的低壓區邊用直線出彎。

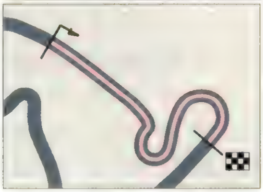
ia-11 實戰越野駕駛2

🏆 0'29.800 🏆 0'30.694 🏆 0'33.600

教練車
三菱
PAJERO EVOLUTION
RALLY RAID CAR '03
本車的詳細資料請見➡P.543



使用賽道
瑞士阿爾卑斯
最終區域



起跑後的兩個山丘上車輛就會浮起，接著要通過一個狹窄的S型彎道以及一個大幅度的右彎。這裡使用的是瑞士阿爾卑斯賽道的最終區域。

對應位於第二個彎道裡的狹窄左彎，請在掠過它前面的右彎之後一口氣將方向盤向左打，好讓後輪往外側偏，然後要一邊反打方向盤一邊通過彎道。由於接下來的右彎要一直轉到彎道最深處為止，因此請讓車輛維持側滑狀態一直到最後。



從外側開始轉動方向盤，利用煞車讓車輛側滑。



在第二個左彎裡可以一口氣反打方向盤並開始甩尾。



最後的右彎可以放鬆油門讓車輛側滑，緊貼著彎道內側來轉彎。

ia-12 雪地駕駛2

🏆 0'59.000 🏆 1'00.770 🏆 1'60.080

教練車
TOYOTA
CELICA GT-FOUR
RALLY CAR（ST185）'95
本車的詳細資料請見➡P.690



使用賽道
霞慕尼後半段



連續出現大幅度髮夾彎路段的雪地駕駛測驗。因為這裡的路面非常滑，若是忽略輪胎抓地力的話就無法加速。在髮夾彎裡面確實減速也是很重要的。

進入髮夾彎時要維持著側滑狀態，一口氣改變車輛的方位。脫出各個彎道時不要用油門全開的方式，而是要用半踩油門的方式以避免輪胎出現空轉。到了後半段的下坡路段，因為會出現連續彎道的區域，因此在出彎時請記得不要偏到外側去了。



踩煞車並用時速50公里以上的時速通過右彎。



來到第3個右轉髮夾彎時要確實煞車，降到1檔來轉彎。



因為接下來的彎道很困難，在下坡路段裡要注意不要偏到外側去了。

ia-13 [illegible]攻略5

🏆 0'25.580 🏆 0'27.030 🏆 0'29.000

教練車 BMW M5 '05

本車的詳細資料請見➡P.386



使用賽道 紐堡林



這場考試用的是高速技術型的紐堡林賽道。當上坡加速的時候會出現一個左彎，然後還有一個低速S型彎道在後頭等著。S型彎道的出彎速度便是縮短時間的重點。

或許是狹窄顛簸的路面所致，若是煞車時機太晚的話，就會出現嚴重的轉向不足，導致失去大量寶貴時間。因此請注意在這裡要比平常還早一步踩煞車。請將路面上的噴漆當成煞車點，當看到時就要好好地減速，能確實通過CP並沿著內側通過彎道是最好的。



在陽光照射到的路段稍前方一點開始減速然後進入左彎。



在這個左彎裡可以一直利用到緣石內側為止的路面。通過後要在接下來的右彎前煞車。



S型彎道若能確實沿內側就可縮短時間。切過最後一個彎道的CP深處以提高出彎速度。

ia-14 [illegible]攻略6

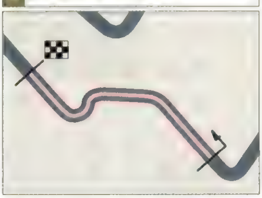
🏆 0'14.200 🏆 0'14.472 🏆 0'15.800

教練車 TVR Tamora '02

本車的詳細資料請見➡P.702



使用賽道 茂木賽車場
公路賽道最終區域



這場考試用的是茂木賽車場公路賽道的最終區域。縮短整體時間的重點就在於最後的左→右S型彎道裡的跑法。在這裡請大幅抄捷徑以提昇出彎時的速度。

油門全開通過一開始的左彎，當達到4檔時速150公里的時候立刻煞車。在接下來S型彎道一開始的左彎裡，請讓車輛踏上緣石，儘可能的通過CP深處並沿著彎道內側前進。最後的右彎則要在前方煞車、儘早讓車輛呈直線前進狀態以提高出彎時的速度。



油門全開通過一開始的左彎後立刻煞車。



在S型彎道的第一個左彎要盡量取到CP深處，好為下一個右彎作準備。



最終右彎在緣石路段結束前都要全力加速，維持3檔狀態抵達終點。

ia-15 前導圈

🏆 9'02.600　🏆 9'30.000　🏆 10'20.000

教練車　Mercedes-Benz
190E 2.5-16 EVOLUTION II
'91

本車的詳細資料請見➡P.515



使用賽道　紐堡林



這個賽道一周有20公里的超長距離，彎道也很多。請先多跑個幾次把周圍的景色與路面上的噴漆當成記號，將整條路線好好記下來。與到目前為止的前導圈測驗一樣，要盯住前導車的煞車燈，不要撞上它了。

在長距離直線道之後會出現右彎Aremberg，由於在這裡前導車的煞車時機會很早，請注意不要撞上它了。另外在名為Ex-Muhle的彎道裡，前導車同樣會提早減速。在最後的直線路段若是不能維持在前導車後的低壓區裡的話，想要得到金盃的成績恐怕很困難。



在這條直線道上若是感覺快撞到前車就要趕快減速。



為了不要撞上前導車，要好好注意它的煞車燈然後提早做好減速工作。



跟牢前導車後方，若能充分利用最大範圍的低壓區，時速可達到將近240公里。

ia-16 畢業考試

🏆 1'43.400　🏆 1'47.000　🏆 1'55.000

教練車　日產
R92CP RACE CAR '92

本車的詳細資料請見➡P.567

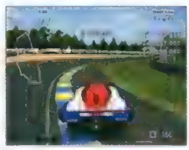


使用賽道　薩特賽車場 II



這個賽道的重點在於如何脫離位於後半段的2個低速彎。在這裡必須慎重地踩油門以造成滑胎現象，但又不可過度浪費時間。

由於作為本關教練車的R92CP RACE CAR沒有行車動態穩定系統，因此從低速開始全踩油門加速的話很容易出現滑胎。在掛2檔的情況下，請一邊查看油門轉速表一邊進行調整；一直到時速145公里為止請維持在踩八成油門的狀態，超過這個時速之後再油門全開。



從100公尺標誌處開始煞車以大幅抄捷徑。



脫離直角彎道的時候為了不要讓輪胎空轉，必須慎重地踩下油門。



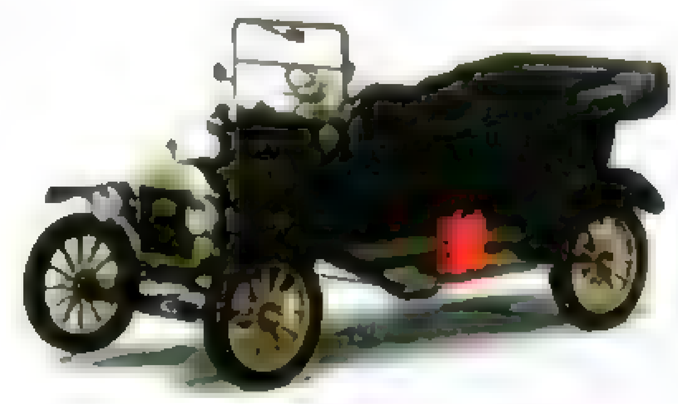
車輛在終點前的直線道上很容易亂了方寸，為了保持穩定只要踩七成油門來加速即可。



a Super-License 超級執照考試

可以獲得的獎品車

Gold 全金盃
Ford
Model T TOURER 1915
本車的詳細資料請見 ➡P.427



Silver 全銀盃
Pontiac
Solstice COUPE CONCEPT '02
本車的詳細資料請見 ➡P.627



Bronze 全銅盃
Mercury
Cougar XR-7 '67
本車的詳細資料請見 ➡P.525



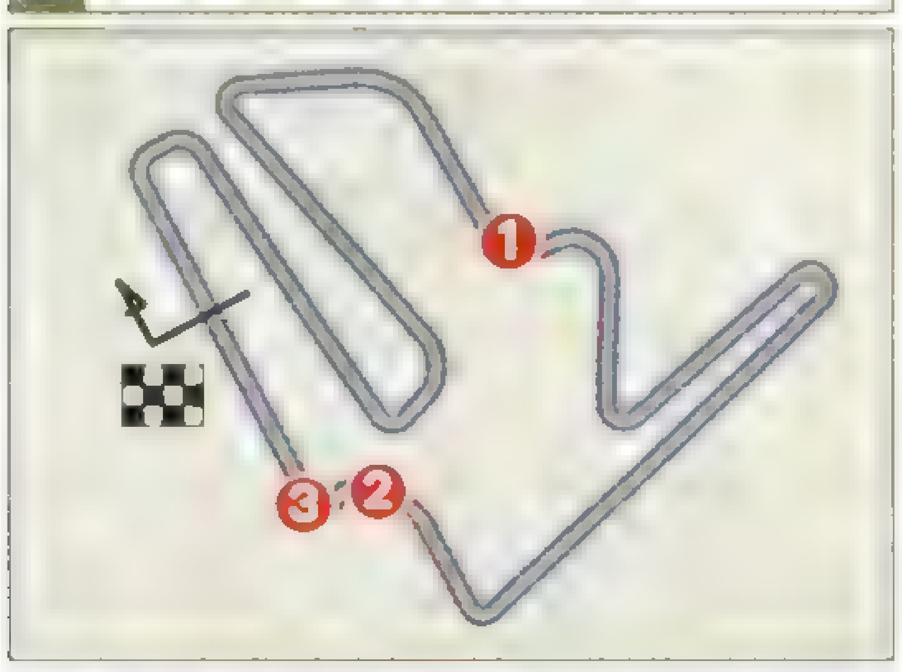
S-1 單圈計時賽

2'17.000 2'21.110 2'30.000

教練車 Honda
Gathers DRIDER
CIVIC RACE CAR '98
本車的詳細資料請見➡P.456

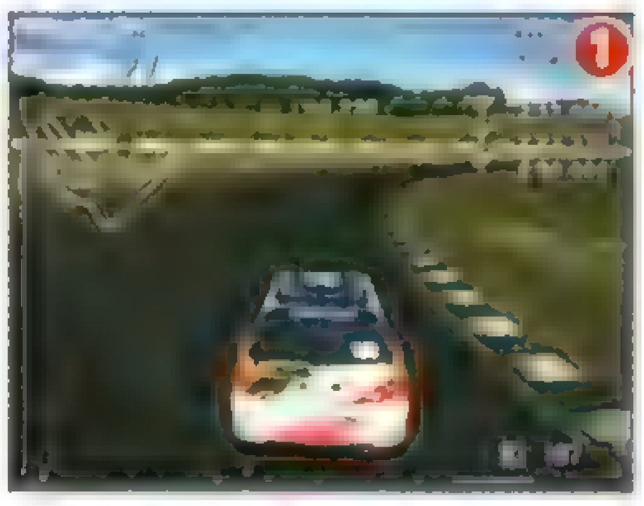


茂木賽車場
公路賽道



茂木賽車場公路賽道的路面很寬敞而且直線路段又長，因此在過彎時可以把所有路面都用上，選擇有利於直線路段速度的路線來跑。還有可以拿賽道兩邊的標誌或地上的扣分點當減速記號。

從穿過第一個立體交叉路口之處到通過S型彎道後這段路便是提昇整體時間的重點路段。要用直線通過S型彎道，最重要的是出彎時必須要讓接下來的直線道上能獲得優秀的加速度。最後的S型彎道同樣也是要用直線通過，總之是否能有效提昇出彎速度就是最大的重點所在。



在S型彎道路段請好好操控油門以保持在內側。



提昇最終彎道的出彎速度相當重要。用直線通過S型彎道以縮短行車距離。



就算是將車開到綠地上，只要還有一個輪胎留在緣石上就不會被判不合格。

S-2 單圈計時賽

🏆 2'17.000 🏆 2'21.000 🏆 2'30.700

教練車 Alfo Romeo Spider 1600 "Duetto" '66

本車的詳細資料請見➡P.365



使用賽道 義大利賽道



因為義大利賽道的路面非常狹窄，在賽道中段的連續彎道區域裡請小心不要撞牆，取線時要考慮到如何進入下一個彎道。還有這輛教練車並沒有行車動態穩定系統，所以在起跑時要慎重操控油門。

開始起跑前要先讓引擎轉速提昇到正好碰到轉速表的紅色區域，在到達時速20公里前只要踩八成油門。提昇整體時間的關鍵就在兩個髮夾彎裡，在第一個髮夾彎要一邊轉彎一邊從外側進入，貼著內側前進直到緣石中斷為止。在第二個髮夾彎則要取到CP深處。



於複合彎道的出口請注意不要偏到太外側去了。



在很陡的上坡路段若是不進檔而用低速檔通過的話就會失速，請特別注意。



因為路面很陡，通過最後的減速點之後就要保持2檔，一直加速到時速80公里。

S-3 單圈計時賽

🏆 1'29.500 🏆 1'33.000 🏆 1'39.000

教練車 Saleen S7 '02

本車的詳細資料請見➡P.636



使用賽道 特別關卡・5號路線



教練車Saleen S7是一輛高馬力的MR車，很容易就會轉向不足。為了能讓速度降下來，請提早煞車時機，讓荷重移動到車頭再過彎。然後在出彎時再慢慢重開油門。

這個賽道裡最大的重點就是如何通過位於中段左轉髮夾彎前的S型彎道。首先要貼著彎道內側前進然後加速往外側偏過去，接著若能漂亮地掠過下個左彎的內側深處的話應該就能確實縮短時間。在這之前的左→右S型彎道則可以用直線通過。



如何駕馭這輛車正是重點所在，請慎重出彎。



在這裡過彎時請一邊踩油門一邊踏煞車，用直線來通過。



髮夾彎前的S型彎道，請從右彎的CP一邊加速一邊前進到左彎的內側。

S-4 單圈計時賽

🏆 2'17.000 🏆 2'21.110 🏆 2'32.000

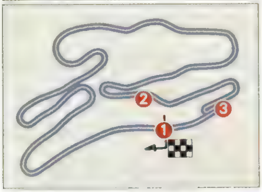
教練車

Lancia
STRATOS RALLY CAR '77



本車的詳細資料請見➡P.479

使用賽道　阿瑪菲海岸



在前半段的第2彎道與第4彎道會出現讓車輛浮起的跳躍點，請注意在著地時要確保車輛穩定。在狹窄的髮夾彎裡要以重視出彎速度的取線來跑。請記得在髮夾彎裡一定要取到CP深處再過彎。

由於教練車沒有行車動態穩定系統，因此在開始前請先提昇轉速，起跑後直到時速40公里為止，請維持在只踩八成油門的狀態。在賽道中段會來到的山頂上的S型彎道裡，請利用一邊踏油門一邊踩煞車的技巧，不要讓速度降太多以通過左→右的彎道。



起跑前請提升轉速到快進入轉速表的紅色區域為止。



3個連續髮夾彎前的右，左彎道與接下來的S型彎道，可同時踏油門與煞車來通過。



如何脫離最終彎道是一大重點。請一路開到彎道外側為止以提高出彎速度。

S-5 單圈計時賽

🏆 1'37.000 🏆 1'40.000 🏆 1'50.230

教練車

Ford GT '05



本車的詳細資料請見➡P.425

使用賽道　西雅圖賽車場



由於這個賽道會連續出現「在長距離直線路段之後是直角彎」這樣的典型市區賽道路線，因此在出彎後的直線道裡是否能讓速度提昇就是這一關的重點所在。

在兩個右彎接連出現的第1彎道內請取兩個CP，讓出彎時能得到較快的加速度。由於這輛教練車若是踩油門的話很容易轉向不足，因此要確實地貼著彎道內側。出彎時若是能用上每一吋路面以得到銳利的加速度，這樣的話就可以讓接下來的直線路段裡車速提高了。



一開始先以路邊的標誌當記號，從剩150公尺處確實減速。



沿著第一個彎道的內側之後就偏到外側去，一面加速一面掠過第二個彎道的內側。



在賽道中段的連續彎道區域，取線要一直利用到彎道出口的緣石為止提升車速。

S-6 單圈計時賽

🏆 0'57.000 🏆 0'58.710 🏆 1'02.700

教練車 Hyundai Accent RALLY CAR '01

本車的詳細資料請見➡P.471



使用賽道 冰面競技場



由於路面是雪地，因此過彎時常需要用到甩尾技巧。在這個賽道裡只要能用正確的方法過彎就可以大幅縮減時間。

起跑後一直到時速20公里為止都只要踩八成油門，此外出彎的時候也不要把油門踩到底，而是應該交互半踩與全踩油門以防止輪胎空轉。在左邊路線圖上第2區域的大幅度左彎裡要以甩尾過彎，接下來的S型彎道則要走直線通過。請一邊確保車輛抓地力一邊加速。



起跑後到20公里為止都只要踩八成油門加速



踩煞車或放鬆油門讓荷重移動，接著只要轉動方向盤就能甩尾。



過彎途中為了儘量避免輪胎空轉，只要踩五成的油門就行了。

S-7 單圈計時賽

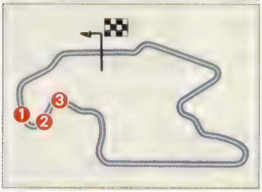
🏆 1'35.000 🏆 1'38.000 🏆 1'46.700

教練車 Mercedes-Benz SLR McLaren '03

本車的詳細資料請見➡P.523



使用賽道 山岳考驗賽車場



賽道兩邊的岩壁與傾斜的路面造成了許多看不見前方的盲彎。請先記好整條賽道，取線時要預先為接下來的彎道做好準備。

第二個隧道的出口處是一個左彎，請從右側傾斜往左側前進，貼近左彎內側的黃色區域出彎，以便爭取接下來直線道上的速度。通過第3個隧道後的森林區域也會出現一個左彎，在這裡同樣要一路進入黃色區域才能提高出彎時的速度。



在隧道前請於外側緣石中斷處煞車。



在隧道內可以連內側的柏油區域都用上以縮短行車距離。



請邊踩油門邊踏煞車切過左彎的CP出彎，前往下一個右彎。

S-8 單圈計時賽

🏆 1′37.000 🏆 1′40.100 🏆 1′47.880

教練車 Honda TAKATA DOME NSX（JGTC）'03

本車的詳細資料請見➡P.449



使用賽道 東京・R246



用來當教練車的NSX在高速行進時的抓地力很優秀，因此只要確實開上彎道內側的緣石，然後在減速之後適當地轉動方向盤，接著就可以一邊全力加速一邊出彎了。請確實開到緣石上吧。

起跑後首先會遇到半圓形的右彎，踏上彎道入口的緣石之後調節油門，緊貼著內側轉彎，在切過彎道中央深處的CP前要再度開上緣石來加速。接下來的長距離直線道後會出現右→左的S型彎道，只要能用貼著內側的取線前進的話，就可以以5檔油門全開來通過。



第1彎道的煞車點位於寫了100公尺的距離標誌前方。



確實開上彎道內側的緣石，然後一路開到外側去以提升出彎速度。



在高速S型彎道裡請注意不要轉動過多方向盤，以油門全開直線通過此處。

錐筒迷宮攻略

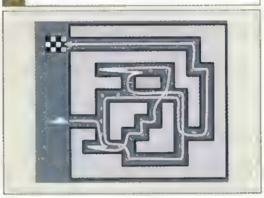
🏆 1′33.000 🏆 1′36.000 🏆 —

教練車 Honda BEAT VERSION F '92

本車的詳細資料請見➡P.464



使用賽道 金卡納賽道



要將設置在迷宮裡的錐筒全部推倒。請參考上面的地圖，若是能記好推倒錐筒的順序應該就可以比較輕鬆地取得金盃。

由於在這裡最重要的就是推倒錐筒的順序，請好好將左邊的路線圖記下來，不犯任何錯誤地確實將錐筒一個個推倒後前進。在連續直角彎區域裡要用車頭的兩旁去推倒錐筒。在直角彎道裡則要小心內輪差，彎道內側與車輛之間要空出一段間隔，確實地減速再行轉彎。



起跑後先往右轉，記得要倒車推倒後方的錐筒



在連續直角彎區域裡要確實減速，輕輕推倒左右兩邊的錐筒。



請記住只要速度低一點的話，就算稍微撞到牆壁也不會被判不合格

S-9 單圈計時賽

🏆 1'52.000 🏆 1'56.090 🏆 2'05.560

教練車 Dodge Viper SRT10 '03

本車的詳細資料請見➡P.413

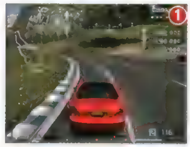


使用賽道 船長岩



這個賽道裡有許多路面起伏劇烈的盲彎，要如何正確地通過CP正是重點所在。教練車Viper SRT10雖有優秀的性能，但相對地若是不時常注意它的荷重移動的話，反而會因意料之外的轉向不足而苦惱。

賽道上最大的難關就在於穿過隧道之後會來到的越丘右彎。因為這是一個路面很傾斜的山丘，若是在開到丘頂前沒有先輕踏煞車的話車子就會浮起來導致車輛動態亂掉。越過山丘之後請輕踏煞車好讓車輛能穩定下來而不至於偏到外面去。



若不確實減速讓車子停留在內側就會損失時間。



為了能儘量讓車子不要浮起來，可以利用邊踩油門邊踩煞車的技巧。



通過山丘後會來到一個左彎，輕踩煞車減速並切過CP深處就可以順利通過。

S-10 單圈計時賽

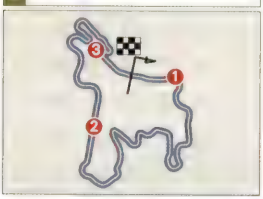
🏆 2'47.000 🏆 2'53.000 🏆 3'06.432

教練車 三菱 STARION 4WD RALLY CAR '84

本車的詳細資料請見➡P.542



使用賽道 大峽谷



因為在沙礫路面上車輛的反應會變鈍，過彎速度也會變慢。因此在過彎之際，比起抓地力低的道路兩側，請讓後輪位在路面中央抓地力較高的地方好讓車子能順利加速。

這場考試用的教練車引擎轉速只有4500轉以下所以馬力並不足，請以65公里為基準切換1檔與2檔。最後的左轉髮夾彎要從外側來個大轉彎並切過CP深處；確實切過彎道內側後過彎，好在接下來的右彎裡可以取捷徑縮短行車距離。



最初的左彎要一邊甩尾一邊減速以前往下個右彎。



在車輛浮起前放鬆油門的話就可以讓車輛的晃動程度降到最低。



位於終點前方的左轉髮夾彎，若是用直線通過的話就能得到銳利的加速度。

S-11 單圈計時賽

🏆 1'18.500 🏆 1'20.855 🏆 1'28.000

教練車 PlayStation
Pescarolo C60 LMP
JUDD RACE CAR '04

本車的詳細資料請見➡P.618



使用賽道 巴黎歌劇院



這個賽道裡有不少狹窄彎道，若是讓輪胎稍微開上緣石就可以取得平順的過彎取線，沿著彎道內側來過彎可以縮短整體時間。不過若是開太上去的話反而會讓車輛跳起導致動作被打亂，請務必小心。

在長距離直線道裡究竟能讓速度提升到什麼程度就是縮短整體時間的重點所在。對應後半段的直線道，請從它之前的右彎外側開始加速入彎。在這個右彎之前的左彎則要好好地沿著內側前進，取線時要注意出彎後不要讓車子偏到外側去了。



一開始的S型彎道，一直到彎道內側的頂點都要用直線來跑。



想在直線路段裡能有好的加速度，在之前的S型彎道裡的取線就顯得格外重要。



煞車點位於100公尺標誌的前方，若是太晚煞車的話是無法轉過這個彎道的。

S-12 單圈計時賽

🏆 1'55.919 🏆 1'59.437 🏆 2'08.650

教練車 日產
MOTUL PITWORK Z
(JGTC) '04

本車的詳細資料請見➡P.610



使用賽道 鈴鹿賽車場



鈴鹿賽車場裡的緣石很低，因此可以充分地利用它們。特別是在Degner彎與減速彎裡可以大方開到緣石上，如此一來就可跑出順暢平穩的取線而讓出彎速度上升，使整體時間大幅縮減。

從S型開始一直到中段湯匙彎為止的連續彎道，若是只把它們當成一個彎道來處理的話，想要接近下一個彎道就會變得格外困難。由於只要放鬆油門就可以通過130R了，因此要有效利用彎道內外兩側的緣石使速度上升，直到減速彎CASIO Triangle為止都請保持高速度。



確實開在彎道內側的緣石上，順暢地通過連續彎道。



若是在髮夾彎裡偏到外側去，到湯匙彎路段為止的加速就會太慢而損失時間。



用左側的50公尺標誌當記號開始確實煞車，以進入減速彎CASIO Triangle。

S-13 單圈計時賽

🏆 1'19.000 🏆 1'21.370 🏆 1'28.542

教練車 Audi R8 '01

本車的詳細資料請見➜P.373



使用賽道 鷹飛凌（跑車專用道）



前半段會接連出現起伏劇烈的盲彎，後半段則多為緩和的彎道與直線道，因此是否能抓住踩油門的時機與維持高速就成了縮短時間的關鍵。

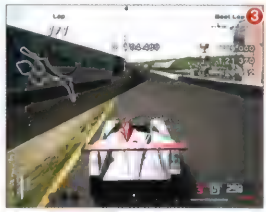
位於賽道前半段S型的右彎是個急上坡，因此會看不清楚前方路況，進入前要先確實地踩下煞車，提早將方向盤向右切以防止轉向不足。在最終髮夾彎之前的直線道裡，要在一掠過賽道左側竿子的瞬間踩下煞車，切過彎道中央的CP後用傾斜橫切過去的感覺進行直線加速。



若是不先做好減速就會在越過丘陵後出現轉向不足。



從外側用大幅度的取線入彎以掠過彎道內側的緣石，然後儘早重開油門加速。



若是太晚踩煞車的話就只能用外側的路線通過最終髮夾彎，這樣會損失很多時間

S-14 單圈計時賽

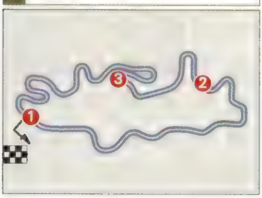
🏆 2'26.500 🏆 2'30.895 🏆 2'45.043

教練車 Peugeot 205 TURBO 16 RALLY CAR '85

本車的詳細資料請見➜P.621



使用賽道 霞慕尼



因為賽道前半段會出現鋪裝路面，這時請選擇跑在抓地力較佳的部份上。從中段開始就會進入雪地區域，到了後半段雪道會變得更寬廣，請不要讓行進路線過於偏外側，要好好地操控車輛行進。

與之前為止的測驗一樣，在雪地路面上要提早煞車形成甩尾狀態，儘早改變車輛的方向。至於出彎的時候則要半踩油門以避免輪胎空轉。只要能正確地達成以上這幾點操作就能確實縮短時間。另外這輛教練車輪胎很容易空轉，因此要早點反打方向盤抑止車輛打滑。



起跑時先只要踩八成油門，等車速達55公里再讓油門全開。



在中間路段多少會偏到外面去，但由於路面很窄，碰到圍欄就可以讓側滑停止。



後半段的連續髮夾彎區域，要在入彎前做好減速並作出甩尾，快速改變車身方向。

S-15 單圈計時賽

3'25.000 3'31.150 3'55.550

教練車 Bentley Speed 8 RACE CAR '03

本車的詳細資料請見➡P.380



使用賽道 薩特賽車場 I



這個賽道裡有好幾個減速彎。請好好沿著彎道內側的鋪裝路面過彎以提昇出彎速度，儘量爭取在直線道上的速度是一大重點。

這個賽道的緣石內側有一大部分也是鋪裝路面，若是能開到這個部分裡然後走直線來過彎的話就可以大幅提昇出彎速度，確實地縮短整體時間。Hunaudieres區域內的第一個減速彎，其煞車點位於200公尺標誌處；第二個減速彎請以100公尺標誌為記號，一通過就要確實減速。



因為緣石內側有一部分也是鋪裝路面，可藉此輕鬆抄捷徑。



在Hunaudieres區域後的狹窄彎道裡，請將包括鋪裝路面在內的賽道發揮到極限。



在最後的減速彎裡要有效地利用緣石內側，以直線脫出彎道。

S-16 單圈計時賽

5'47.510 6'09.919 6'43.420

教練車 Sauber Mercedes C9 RACE CAR '89

本車的詳細資料請見➡P.517



使用賽道 紐堡林



由於路面顛簸加上賽道狹窄因此難度很高，過彎時若是一路用到賽道邊緣的話很容易就會衝出賽道。加上賽道全長超過20公里以上，一開始請先維持在道路中央行進，等到把所有的煞車點位置都記熟之後再開始正式挑戰計時賽。

這裡使用的教練車Sauber Mercedes C9 RACE CAR擁有驚人的馬力，只要稍微開到緣石上後輪就會空轉，很容易就會出現打滑的狀況。遇到很寬的緣石時請務必作最大範圍的利用，而其他地方則一定要開在賽道中央。還有請務必把能油門全開通過的彎道一個個找出來。



請保持油門全開的狀態通過這個Hatzenbach區段。



在Flugplatz區段，若是在車輛浮起之後能用外－內－外取線的話就能以油門全開通過。



長距離直線道前的彎道相當重要，當彎道內側出現緣石時就要油門全開來加速。

License & Race Guide **02**

任務競賽導覽

在任務競賽裡，玩家必須在各種被設定好的場合下力求最好的表現，以獲勝為目標。接下來將傳授給各位如何順利通過這34場任務競賽的攻略法。

被設定了各式各樣條件的任務競賽

在任務競賽這個項目裡，每一場比賽用的車輛與賽道皆不同。不過根據比賽內容，大致可以分為下面介紹的這4種類。雖然主題被分為4種，不過無論哪一種的最終過關條件都是要超越對手車。儘管如此，因為每一場比賽裡的對手車都是處於前方先起跑的有利狀況，玩家在駕駛時請務必小心不要犯錯，同時還必須要求自己能在超車點確實超越對手，發揮大膽而精密的駕駛技巧。此外，各個主題都準備了各自的獎品車可拿，只要通過了該主題所有的關卡就可以獲得。

【任務競賽的主題&獎品車介紹】

主題	內容	獎品車
Mission Race The Pass	要在賽道中設定好的路段裡超越對手車並抵達終點就是「The Pass」的過關條件。「The Pass」這個主題總共有10個關卡。開始時對手車會在前方率先起跑，請務必找出可以超車的地點，然後在超車點一口氣超越對手車。	通過1~10關  DMC DeLorean S2 '04
Mission Race 最後3圈殊死鬥	「最後3圈殊死鬥」會從長距離比賽的最後3圈狀態開始。因為對手車的數量增加了，因此一輛一輛循序漸進地超車是很重要的。若是在特定的位置還是無法超越對手車的話，建議直接放棄再重新挑戰一次會比較好。	通過11~20關  Jay Leno TANK CAR '03
Mission Race 低壓區效應爭奪	利用測試賽道舉行，必須在行進中超過5輛對手車的「低壓區效應爭奪」。正如同它的名字一樣，這裡的課題就是考驗玩家運用低壓區超越對手的技巧。無論是哪一個關卡都可以享受到在高速行進間與對手車追逐的樂趣喔。	通過21~24關  Pagani Zonda LM RACECAR '01
Mission Race One Lap Magic	讓各車廠的新舊車種同時下場競速的計時賽。玩家必須迎頭趕上先起跑的舊型車種，然後確實地超越它們。	通過25~29關  TOYOTA 7 RACECAR '70 通過30~34關  日產 R89C RACECAR '89

任務競賽導覽的閱讀方法



❶主題
註明本比賽是開頭所介紹的4種主題之中的哪一種

❷使用車種
比賽中玩家所使用的車輛

❸優勝獎金
當通過本關卡時可以獲得的獎金額度（單位cr.）

❹使用賽道
本關卡所使用的區域路段

❺對手車
從最前方開始的順序列出參賽的對手車

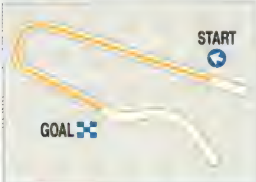
❻攻略情報
介紹如何通過本關卡的攻略法

Mission 1 The Pass 深邃森林賽道

使用車輛
FIAT
500R '72
本車的詳細資料請見➜P.416

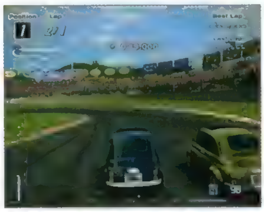


獎金	1,000

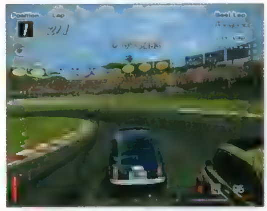


對手車
FIAT 500R '72

擔當首場任務競賽決勝舞台的，是深邃森林賽道的第1彎道路段。由於是以一段相當單純的髮夾彎作為任務競賽模式的開頭，因此難度較低，相形其他比賽之下也顯得較為容易，只要不失誤不讓行進速度降低就可以了。在比賽途中唯一要注意的一點，就是使用車輛的動作。因為這是一輛加速力遲緩的低馬力車種，因此車尾很容易打滑導致轉向過度。特別是如果玩家在減速時很魯莽地轉動方向盤的話，車尾就會自動開始打滑反而使得車速沒辦法提昇。請記得在踩煞車的時候不要用力轉動方向盤。這關的具體跑法是在起跑後跟在對手車的正後方，來到賽道外側有100公尺看板附近將路線與對手車錯開一輛車的距離並挪到彎道內側，在這個時間點會完成超車動作。接下來只要把每一吋路面都用上以提昇出彎速度來脫離彎道就可以了。



進入彎道前就是決勝的關鍵。只要行進時沒有失誤就不會被對手超回來。



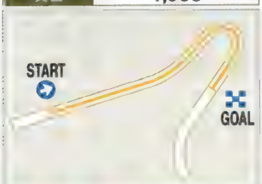
進入彎道後在這個地方瞬間煞車。請注意不要讓車尾打滑過頭了。

Mission 2 The Pass 格蘭維利高速賽道

使用車輛
BMW
330i '05
本車的詳細資料請見➜P.383



獎金	1,000



對手車
BMW 330i '05

從格蘭維利高速賽道的長距離直線後半段開始，自和緩的左彎一直到通過髮夾彎為止的路段便是本任務競賽的舞台。由於必須從左彎開始準備接近髮夾彎因此在行進路線上有些複雜，不過還好使用車輛的動作很穩定，整體來看難易度並沒有那麼高。超車點就在進入髮夾彎之際的煞車時刻。在這裡要比對手車遲一刻踩煞車，一股作氣超越它。比起到超車為止的行動更加重要的一點，就是通過和緩左彎時的車輛行進路線。雖然在計時賽裡，用外－內－外的方式過彎是最佳方法，不過在這裡用外－內－中的路線來跑才是正確的。當最後來到道路中央時就要往對手車內側擠，再一次用煞車決勝負。至於在髮夾彎裡面為了不要讓對手又追回來，要儘可能地貼著彎道內側來跑。



煞車點就在這個地方，接著請從彎道內側進入髮夾彎。



只要保持在彎道內側就可以擋住對手車的行進路線，如此一來它就無法追回來。

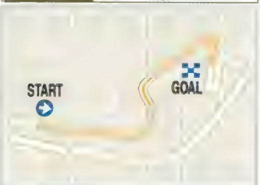
Mission 3 The Pass 法國蔚藍海岸

使用車輛 Alfa Romeo Giulia sprint GTA 1600 '65

本車的詳細資料請見➡P.364



獎金	1,000



對手車

Giulia Sprint GTA 1600 '65

在這場任務競賽裡使用的賽道是法國蔚藍海岸，要從通過第1彎道上坡後的連續左→右複合彎道開始，一直到接下來的髮夾彎路段為止與對手車一決勝負。由於這段路上看不見前方的盲彎很多，而且使用車輛的車尾很容易滑動，因此與之前的任務競賽相較之下顯得比較困難。在這個任務裡，最適合超越對手車的地點就在最後的髮夾彎。雖然在複合彎道的第二個右彎處也有可能超越對手，不過煞車時有可能會破壞車輛的平衡，反而導致兩者之間的差距變得更大。因此在複合彎道裡請不要勉強超車，還是好好跟在對手車後面為宜。當追近最後的髮夾彎時，請在內側與對手車錯開一個車身的距離，要比對手車煞車的時機稍遲一些來超車才安全。進入髮夾彎之後，請儘可能地緊貼彎道內側前進，不讓對手車有機會開在最佳取線上也是很重要的。



請配合對手車減速的時機與取線來通過複合彎道



當看到對手車的車尾煞車燈開始亮起時就準備煞車

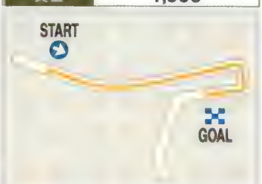
Mission 4 The Pass 西雅圖賽車場

使用車輛 Ford Mustang GT '05

本車的詳細資料請見➡P.427



獎金	1,000



對手車

Ford Mustang GT '05

要在接連兩個L型彎道的西雅圖賽車場第1彎道裡超越對手車的任務。由於這裡的路線相當單純，加上使用車輛也很容易操作，因此任務本身的難度很低。雖然這裡的路線像是一個コ字型，不過若是將它看成一個髮夾彎，把兩個彎道合為一個來取線的話會比較好。當通過第一個彎道之後，就要一直偏到賽道中央的路面，緊接著朝向第二個彎道的內側，以像畫一個和緩弧形那般的取線前進。超越對手車的機會就在追近彎道時的煞車。與之前的競賽任務一樣，要比對手車稍微遲一些踩下煞車。這樣的話，就可以超過對手車約一個頭的距離。接下來就只剩下注意不要犯錯與慎重地過彎了。請記得把每一吋路面都用上，這樣才能提高出彎時的速度。



從這個位置開始踩煞車，在過彎途中一面減速到55km/h左右



通過第一個右彎的CP之後，就開始向外偏一直到畫面上的這個位置為止。

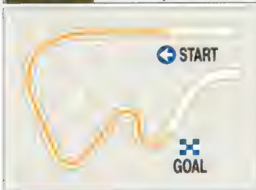
Mission 5 The Pass 高速環狀賽道

使用車輛 Peugeot 206RC '03



本車的詳細資料請見➡P.622

獎金	1,000



對手車

Peugeot 206RC '03

這個任務使用的賽道是從高速環狀賽道的長距離直線路段中途開始，一直到通過賽道中段的S型彎道為止。雖然行進的路線很長，但由於並非要求高度技巧的彎道，加上使用車輛的操控性也很穩定，因此只要能好好記住賽道的路線與跑法，比起其他任務應該可以輕鬆獲勝。唯一要記住的是，請保持油門全開的狀態通過一開始的彎道。只要在取線時能以通過彎道內側的路線來跑，應該就可以輕鬆通過。因為在起跑時與對手車相距甚遠，因此希望各位能在這個地方儘可能地縮短兩者之間的差距。接下來的左彎請維持在對手車後方的位置，當進入S型彎道一開始的右彎時就是用煞車決勝負的時候，請利用此時超越對手車。在超過對手車之後，雖然可以輕鬆地進入最後的左彎，但也請記得在這裡要貼著彎道內側前進。



參考對手車的行車路線，記住何時該切過CP的時機。



與對手車的路線錯開約1輛車的距離，比對方稍微晚一刻煞車就可以跑到前面去了。

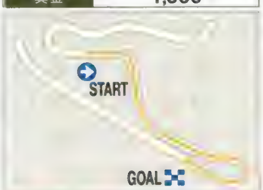
Mission 6 The Pass 筑波賽車場

使用車輛 Mazda ROADSTER 1800 '00



本車的詳細資料請見➡P.514

獎金	1,000



對手車

Mazda ROADSTER 1800 '00

本任務競賽使用的賽道是從筑波賽車場的DUNLOP大門彎道一直到第2髮夾彎的路段。在這個任務裡，比起想要無失誤地在賽道上前進，反而是如自己所願地操縱車輛進行一般行動還比較困難。主要是因為操作方向盤只要稍有不慎之處，後輪很容易就會滑出去，特別是在通過DUNLOP大門彎道內側的緣石上時要特別注意。請慎重地操作方向盤，讓後輪不出現側滑。充分活用從彎道內側的緣石一直到外側出口的緣石，若是能儘量以直線來行進的話就可以保持油門全開的狀態通過。接下來的髮夾彎與到目前為止的任務一樣，用煞車決勝負來超越對手車。在髮夾彎裡，請別忘了儘早搶到彎道內側的位置，以破壞對手車的行進路線。



從這裡開始要轉向有DUNLOP大門的彎道，請以最小的幅度轉動方向盤來過彎。



迫近髮夾彎前的煞車點就在這個位置，請不要太晚煞車了。

License & Race Guide

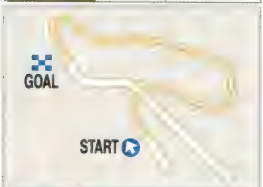
Mission 7 The Pass 中場賽道

使用車種 Volkswagen Golf V GTI '05



本車的詳細資料請見➡P.705

獎金 1,000



對手車
VW Golf V GTI '05

任務7所使用的舞台是中場賽道最終路段的最大難關所在之處。這裡匯集了難度很高的複合彎道，首先請掌握好賽道的路線架構，毫無失誤地前進正是能否致勝的先決條件。至於超車點則位於必須大幅度迴轉的左彎裡。想要在此處超車，前提是在起跑後遇到的彎道裡要毫無失誤地通過才行。當靠近一開始右彎裡的CP時就要放鬆油門，讓車速降到90km/h之後再重新讓油門全開，往下一個右彎衝過去。接下來要把路面用滿，往外側靠過去以提昇出彎速度。請從彎道內側靠近左彎，然後保持油門全開的狀態入彎。當車子開始往外側偏的時候就輕踩煞車。以100km/h左右的車速過彎，經過彎道中間後再油門全開出彎。



當正好與對手車並排的時候，也可以故意把它擠到彎到外側去。



第二個彎道要保持在內側以通過和緩的S型彎道，請耐心地慢慢通過。

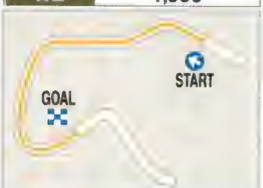
Mission 8 The Pass 山岳考驗賽車場

使用車種 Nissan 350Z Gran Turismo 4 Ltd. Edition '05



本車的詳細資料請見➡P.562

獎金 1,000



對手車
日產SKYLINE COUPE 350GT '03

玩家必須從山岳考驗賽車場最初的S型彎道開始一直到通過第一個隧道為止的路段，與對手車展開纏鬥。由於這裡使用的車輛馬力很大，在尚未習慣時可能會對其速度感到不適應。只不過因為賽道本身的難度並非很高，若是能用輕鬆的心情自在地靈活操縱本車的話，想要超過對手車是輕而易舉的事。首先請保持油門全開通過一開始的S型彎道與接下來的左彎，在這兩個彎道裡保持最小限度的方向盤操作以提高出彎時的速度。到這裡為止若是都沒有出差錯的話，在進入隧道前的直線路段應該就可以追上對手車了。對付最後的左彎要在減速的同時儘早讓車輛保持在內側位置，若是煞車時機太晚導致車輛偏到外側去的話，對手車就有可能再度超前。在過彎途中隨時用後視鏡確認對手位置，也是在這場勝負裡致勝的重要技術之一。



行進路線請根據外→內→中來取線，在出彎的時候就可以超越對手車。



要儘早煞車好讓速度緩和下來，極為重要的一點是務必死守彎道內側的位置。

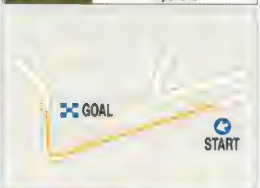
Mission 9 The Pass 茂木賽車場

使用車輛 Honda Mobil 1 NSX（JGTC）'01



本車的詳細資料請見➡P.434

獎金 1,000



對手車

TAKATA 童夢 NSX（JGTC）'03

本關卡所使用的競賽舞台是從茂木賽車場的直線道中途開始，一直到通過L型的右彎後再一小段直線道的這段區域。只要看路線圖就可以得知這段路線構造其實相當單純。除了在下坡路段就算踩煞車，車輛多半也不易停止之外，沒有其他特別需要注意之處。關於使用車輛方面，不愧是JGTC（日本GT錦標賽）專用賽車，擁有很好的煞車與優秀的轉向性能。只要能習慣賽車獨有的加速感，就能輕鬆地完成這項任務。競賽一開始的時候要先跟在對手車的正後方前進，待要進入彎道時，就要從外側與對手車的路線錯開。若是能跟在它後方的話就能自然地搶到彎道內側位置。接下來就與至今為止的任務競賽相同，以煞車來決勝負；請比對手車稍晚一刻煞車進入彎道，過彎時的最佳車速目標為90km/h。



和對手車的距離有些遠，所以請把自己的車頭硬擠向彎道內側



煞車時機過早的情況時，就利用彎道內側的緣石大膽地抄捷徑縮短距離

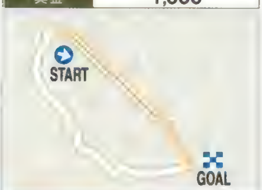
Mission 10 The Pass 薩特賽車場

使用車輛 Renault AVANTIME '02



本車的詳細資料請見➡P.630

獎金 1,000



對手車

Renault AVANTIME '02
Renault AVANTIME '02
Renault AVANTIME '02

這關使用的是從位於薩特賽車場Ｉ長距離直線道的Hunaudieres，一直到通過直線道後的Mulsanne彎為止的區域。因為是只由長距離直線與3個減速彎所組成的簡單構造，因此只要抓到訣竅就能輕鬆獲得第一名。3輛對手車的超車點各有不同；第1輛要在第一個減速彎之前的直線道。第2輛則是在通過減速彎之後的直線道。第3輛是在到達Mulsanne彎之際踩煞車的時候超越它。通過Hunaudieres中途的兩個減速彎時，若能儘早完成煞車，以及記得前進時要提高脫離第二個彎道時的速度的話是最好的。請儘可能地快一點讓油門全開，如此一來之後的直線道就會一口氣變得很輕鬆。要儘量避免在減速彎中與對手纏鬥。



能在直線路段超越對手車是最好的，可以減少被判犯規減速的發生率



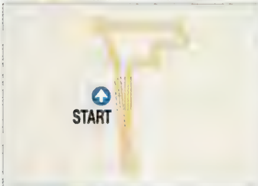
從畫面上這個地方開始煞車進入Mulsanne彎，記得要死守內側位置

Mission 11 最後3圈殊死鬥
紐約

使用車輛 TOYOTA 2000GT

本車的詳細資料請見➡P.664

獎金	10,000



對手車
- Mazda Cosmo Sport '68
- Toyota CELICA 1600GT '70
- 三菱 GALANT GTO MR '70
- 日產 SKYLINE 2000GT-B '67
- Isuzu 117 Coupe '68

使用含有許多盲彎的逆向紐約賽道展開這一關的任務競賽。玩家會從最後面的位置開始起跑，在通過第3圈的終點前必須取得第1名的位置才能過關。跑完3圈的目標時間是6分30秒前半。在第1圈要超過1輛對手、第2圈超過3輛，在第3圈超越最後1輛對手車。結束第2圈的時間，若是與第1名的對手相差在10秒以內的話勝算就很大了。能夠造成大幅時間差的地方，就在賽道中段連續出現L型彎道的區域。只要能用約60～70km/h的速度一個接著一個確實地通過各彎道的CP的話，就能期待獲得很不錯的成績。把整個路面都用上，儘可能地提高出彎時的速度，這點也是很重要的。


在一開始的圓形彎道內，請巧妙地操控油門來提昇整體的平均速度。

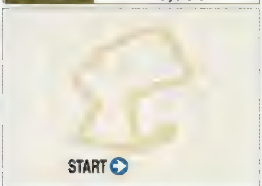

一邊用車子的側邊去擠對手車一邊過彎，雖然是卑鄙的技倆卻很有效。

Mission 12 最後3圈殊死鬥
拉古納・塞卡

使用車輛 Ford GT LM Race Car Spec II '04

本車的詳細資料請見➡P.426

獎金	10,000



對手車
- VIPER GTS-R Team Oreca '00
- Chevrolet Corvette C5R '00
- Chevrolet Camaro LM Race Car '01
- Saleen S7 '02
- Dodge VIPER GTSR Concept '00

這一關的舞台是拉古納・塞卡，賽道本身的難度比之前都來得高。不過若是把使用車輛的性能以及對手車們的速度也考慮進去的話，這個任務整體的難度還是比任務11來得低一些。就算在每個彎道裡都損失掉些許速度，還是有可能取得第一名。能大幅縮短與對手車之間距離的地點，就在通過第1彎道（髮夾彎）之後的連續4個中速彎道。無論在哪一個彎道裡，對手車的速度都會慢下來，因此只要能掌握住讓車輛順利前進的訣竅就可以佔到相當大的優勢。各個彎道的過彎目標速度為：第1個彎道130km/h、第2個彎道160km/h、第3個彎道125km/h、第4個彎道155km/h左右。在跑完第2圈時若是與第1名的對手車相差8秒以內就來得及趕上。


在螺旋彎內請不要過於勉強，讓車輛好好前進以防衝出賽道。


第1圈超越2輛、第2圈1輛、第3圈2輛，循序超過對手車們吧。

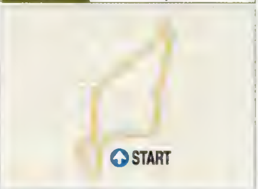
Mission 13 最後3圈殊死鬥 巴黎歌劇院

使用車輛 Peugeot 206 Rally Car '99



本車的詳細資料請見➡P.623

獎金	10,000



對手車
- Ford FOCUS Rally Car '99
- Ford Escort Rally Car '98
- Toyota COROLLA Rally Car '98
- 三菱 Lancer Evolution IV Rally Car
- Citroen Xsara Rally Car '99

這場任務競賽的賽道是路面狹窄，四周又有牆壁圍住的巴黎歌劇院。路旁有牆壁還不至於構成問題，不過路面狹窄這點就很嚴苛了。首先是可以超車的地點很少，晚一步踩煞車或是太早踩油門的話都很容易撞上牆壁。還有就是起跑時位於最前面位置的對手車，由於它的單圈時間非常快因此也是個大麻煩。結束時的目標總成績為4分37秒左右，整體而言這一關的難度相當高。在這個任務裡縮短時間的最大秘訣就在於不要讓後輪滑動得太過分，特別是在巴黎歌劇院長距離直線道之後的高速彎道，只要提早完成減速工作並盡力不要讓後輪滑動的話就可以得到很快的加速度。若是順利達成這點的話可以用175km/h左右的速度過彎。除此之外，在賽道中段由和緩右彎與L型左彎組成的複合彎道、還有高速彎道之後的右彎這2個地方，也可以一口氣縮短與對手車之間的距離。無論是在哪一個彎道，最重要的就是晚一點煞車，也就是撐到最後一刻再踩煞車；前者要在一通過50公尺看板之後，後者則要以50公尺看板為目標開始減速。



在連續L型彎道的路段裡，請以能增加最後彎道出彎速度的路線來跑。

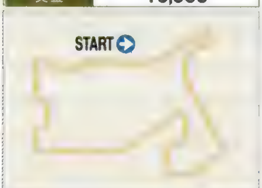
Mission 14 最後3圈殊死鬥 西雅圖賽車場

使用車輛 Plymouth Super Bird '70



本車的詳細資料請見➡P.625

獎金	10,000



對手車
- BUICK Special '62
- Mercury Cougar XR-7 '67
- Dodge Charger Super Bee Hemi '71
- Pontiac Tempest Le Mans GTO '64
- Plymouth Cuda 440 Six Pack '71

以地面起伏劇烈的西雅圖賽車場為舞台，要在這裡與對手車展開對決。雖然這絕對不是一條簡單的賽道，但相形之下更不容大意的是使用車輛的動作；除了車輛反應會比自己下達的操作慢半拍之外，後輪還很容易打滑。不但進入彎道之際要比平常早一步轉動方向盤，還要隨時將「穩重確實的操縱」這點放在心上。說實話，這輛車的操作性能相當不佳，唯一幸運的一點是這裡的對手車們速度也沒有這麼快。只要不犯下因為撞牆導致被判犯規減速等重大的失誤，順利繞圈的話，出人意料地還是可以輕鬆的獲得第一名。在賽道攻略方面特別希望各位注意的部分是，位於賽道上的複合彎道的跑法。在第一個彎道處若是讓車身出現不穩，恐怕就會在第二個或接下來的彎道裡撞牆。請儘早減速改變車身方向，將方向盤的轉動控制在最小限度內，穩定地通過彎道。跑完全程的整體目標成績為6分2秒左右。只要與對手車正面對決的時機不要太差的話，這應該是可以輕易達成的目標。



在進入彎道前請大幅改變車輛方向，儘量減少過彎途中方向盤的轉動。

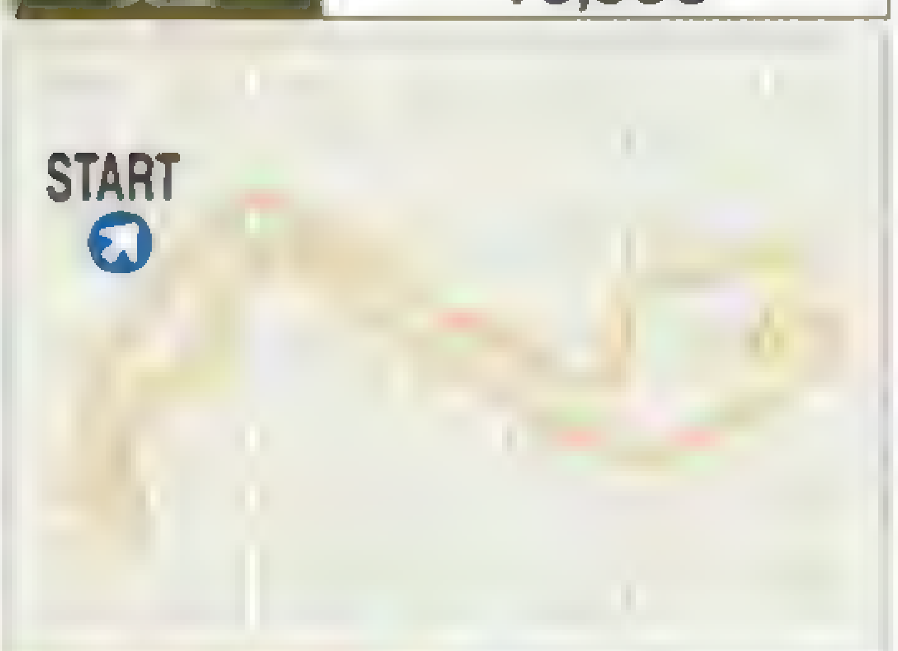
15 最後3圈殊死鬥 法國蔚藍海岸

Lancia STRATOS '73



本車的詳細資料請見➡P.479

獎金 10,000



對手車

- Giulia Sprint GTA 1600 '65
- Giulia Speciale '63
- Spider 1600 Duetto '66
- Autobianchi A112 Abarth '79
- Fiat 500R '72

擔當任務競賽15的舞台，是以F1舉辦場地之一而聞名於世的市區賽道——法國蔚藍海岸。與其他市區賽道一樣，這裡的特徵就是有很多盲彎。而這裡也與任務14相同，相對於順暢地在賽道上行進，想要自在地操縱使用車輛反而比較困難。至於為什麼會造成這個問題的原因，主要是由於若是在減速時操作不當，或是開上路邊緣石的話，後輪就會開始激烈地側滑。因此在轉彎的時候，請一步一步確切操作方向盤。不過值得慶幸的一點，這裡的對手車們速度同樣也不快，就算不駕駛到速度極限仍舊有可能獲得第一名。請以比6分25秒短的時間為目標前進；不發生重大失誤的話，幾乎篤定可以獲勝。



若從性能面來看幾乎都是二流的車種，所以在油門可以全開的路段一口氣縮短差距吧



應付複合彎道時，進入第一個彎道就停止減速是比較好的

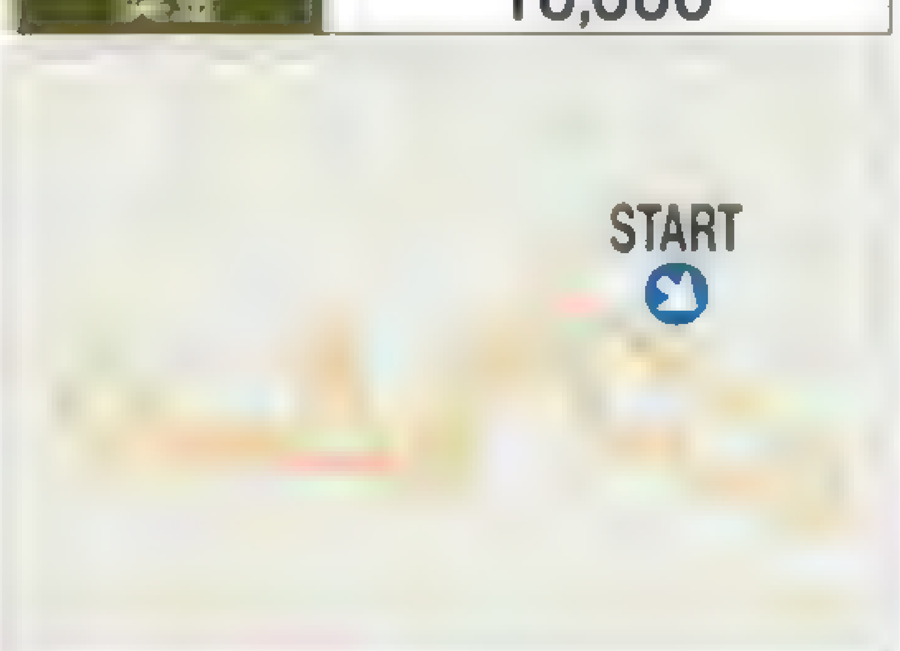
16 最後3圈殊死鬥 鈴鹿賽車場

Volkswagen New Beetle Cup Car '00



本車的詳細資料請見➡P.707

獎金 10,000



對手車

- VW New Beetle Cup Car '00
- VW New Beetle Cup Car '00
- VW New Beetle Cup Car '00
- VW New Beetle Cup Car '00
- VW New Beetle Cup Car '00

在日本享有高知名度的鈴鹿賽車場化身為任務競賽16的舞台。由於這裡要與性能完全一樣的相同對手車們一起比賽，因此能用多快的速度在賽道上奔馳就成了唯一的重點。在鈴鹿賽車場上能大幅縮短與對手車之間差距的地方有：第1彎道、湯匙彎、130R，以及減速彎這4個地方。目標過彎速度分別是：第1彎道150km/h、湯匙彎第1彎道120km/h、第2彎道100km/h、130R為190km/h，減速彎則為70km/h。關於湯匙彎第2彎道還有減速彎這兩個地方，因為它們接著都各有一段可以長時間油門全開的路段，因此用重視出彎速度的取線來跑是相當重要的。還有一點，結束第2圈的時候若與第1名的對手車差距在8秒以內的話，就有追上它取得優勝的機會。



到湯匙彎裡一開始的左彎時，煞車位置就在這裡。不過並沒有什麼東西可作煞車記號



從這裡向130R開始入彎，只須放鬆油門輕微地減速就可以通過了

Mission 17 最後3圈殊死鬥
鷹飛凌

使用車輛 Audi R8 '01

本車的詳細資料請見➡P.373



獎金	10,000



對手車
- Bentley Speed 8 Race Car '03
- Panoz Esperante GTR-1 Race Car '98
- BMW M3 GTR Race Car '01
- MOTUL PITWORK Z (JGTC)'04
- FALKEN☆GT-R Race Car '04

這關的舞台是在美國與拉古納・塞卡齊名的鷹飛凌賽車場，玩家將在這裡與對手競爭。由於使用的車輛比起對手車們高上一截，因此就算發生了點失誤還是有可能獲勝。只要能確實遵守外－內－外和慢進快出等基本過彎原則來跑的話，獲得第一名絕對沒有問題。唯一希望大家能注意的一點是，在迫近彎道超越對手車的一瞬間，因為兩者煞車的時機不同，若是在對手車正後面跑的話有可能會「碰」地一聲撞上它。當對手車跑在前面的時候，看是要早一步煞車或是預先將路線錯開，先設定好對應方式，好好地在彎道上前進，然後在油門全開的路段上縮短與敵車的差距。



在開始上坡的彎道內，若不及早完成減速工作的話就會演變成轉向不足。



到第3圈時若能壓縮在4分5秒內，獲得第一名的可能性就很高，接下來也能遊刃有餘。

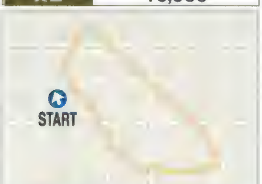
Mission 18 最後3圈殊死鬥
薩特賽車場 II

使用車輛 Nissan R92CP Race Car '92

本車的詳細資料請見➡P.567



獎金	10,000



對手車
- Sauber Mercedes C9 Race Car '89
- Bentley Speed 8 Race Car '03
- Toyota GT-ONE Race Car (TS020) '99
- AMG Mercedes CLK-GTR Race Car '98
- Panoz Esperante GTR-1 '98

這場任務競賽要在長距離的直線道途中不會出現減速彎的薩特賽車場 II 與對手進行比賽。使用的車輛最高速會超過370km/h，而且賽道的路面又非常狹窄。只要發生一點失誤－－例如像是稍微開上兩側的草地，就有可能會讓車子衝出賽道。再來就是起跑時位於第1名位置的Sauber Mercedes C9 Race Car，它的速度非常之快。因此與到目前為止的任務競賽相較之下，這關的難度可說是特別的高。結束時的整體目標時間為9分8秒以內。當跑完第1圈的時點，若是與第1名對手車的差距不能縮短在25秒之內的話，想要逆轉恐怕是相當困難。薩特賽車場 II 內可以縮短時間差的彎道就在賽道終段的M字型複合彎道；在踩煞車稍微減速之後，請往彎道內側儘早入彎。此一方式在本區裡的各個彎道皆有效。至於目標速度分別為：第1個右彎240km/h、第2個左彎270km/h、第3個左彎250km/h、第4個右彎220km/h，第5個左彎用210km/h左右的速度通過。不要畏懼狹窄的路面，大膽地駕駛在這裡是一個重點。



即使開上緣石旁的咖啡色路面也不會使加速力變遲鈍，有機會的話可以利用。

Mission 19 最後3圈殊死鬥

鈴鹿賽車場東側

使用車 AMUSE S2000 Street Version '04

本車的詳細資料請見➡P.368



獎金	10,000



對手車

AMUSE S2000 Street Version '04
AMUSE S2000 Street Version '04
AMUSE S2000 Street Version '04
AMUSE S2000 Street Version '04
AMUSE S2000 Street Version '04

任務競賽19，要在鈴鹿賽車場東側與對手車們一較高下。由於這是使用相同車種的單一車種比賽，而且起跑時距離對手車也不會太遠，因此只要能確實掌握住這輛車的操縱訣竅的話，應該可以比較輕鬆地獲勝。在這裡使用的車輛因為輪胎抓地力較低，所以車輛動作並不是很穩定。若是將荷重偏向左右其中一方的狀態下踩煞車，或是胡亂轉動方向盤的話，後輪就會嚴重打滑。若是後輪滑動的話，加速力就會大幅下降，因此行進時必須特別留心。特別是在需要連續左右來回轉動方向盤的S型彎道裡，務必靈活地操控方向盤與油門，不要讓車身出現嚴重不穩的狀況。此外還必須嚴守慢進快出的過彎原則。



進入第一個彎道時車身很容易不穩，過彎時只要少許轉動方向盤就好。



S型彎道裡節奏是很重要的，請掌握好左右移動的時機，以100km/h左右的時速前進。

Mission 20 最後3圈殊死鬥

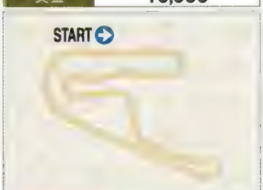
筑波賽車場

使用車 Nissan mm-R Cup Car '01

本車的詳細資料請見➡P.564



獎金	10,000



對手車

Honda NSX Type R '02
Mazda RX-7 Spirit R Type A '02
Subaru IMPREZA Sedan STi spec C
三菱 Lancer Evolution VIII GSR '03
日產 SKYLINE GT-R '99

以日本車迷心中的聖地——筑波賽車場為舞台，展開一場日本國產最速等級市售車對決賽車，至今為止尚未出現過的特殊比賽。每一輛對手車的馬力都超過200ps，在直線道上的加速度無人能敵。不過我方的優勢在於過彎時擁有壓倒性的速度。因為玩家操控的車輛與作為對手的市售車們在煞車點的選擇上完全不同，因此減速時要小心不要撞上前面的車了。當靠近彎道時有對手車在前方的場合下，必須與對手車錯開走不同的路線。基本上無論在哪一個彎道裡都可以超車，不過與其在DUNLOP彎道與最終彎道裡伺機超車，還不如選擇在進入髮夾彎之際用煞車決勝負來得實際。請在這裡冷靜地料理掉對手吧。



以約60km/h的時速通過髮夾彎的CP，3個髮夾彎都可以用相同的速度。



直線道上若是有被超車的危機，請勿遲疑趕緊擋住對手。要時常用後視鏡確認其動向。

Mission 21 低壓區效應爭奪1 Nissan · CUBE

使用車種 Nissan CUBE EX '02



本車的詳細資料請見➡P.569

獎金 7,500



對手車
- 日產 CUBE EX '02
- 日產 CUBE EX '02
- 日產 CUBE EX '02
- 日產 CUBE EX '02
- 日產 CUBE EX '02

以全長將近10km的測試賽道為舞台，舉行一場以同型車為主的低壓區效應爭奪戰。從起跑一直到抵達終點為止，幾乎都可以維持油門全開。與跑在前面的對手車開在相同的路線上，儘早進入其低壓區這點相當重要。進入前車的低壓區之後，維持在幾乎要撞上前車的最近距離，這樣最少也可以提昇1km/h的時速。要超越對手車的時候，請將方向盤的轉動幅度控制在最小限度以內，以防止車速下降。超越一輛對手車之後，接著就要趕快進入下一輛對手車的低壓區；「進入前車低壓區，微調行進路線」，在取得第1名的位置前就請重覆以上的動作。當成為第1名之後，就要反過來小心別讓後車進入自己的低壓區，維持在道路內側並大幅度地取線吧。



請集中精神與前方的對手車走在相同的路線上，慎重地操縱方向盤。



注意不要讓後面的對手車進入自己的低壓區，一邊用後視鏡確認一邊前進。

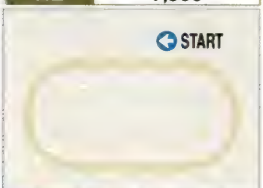
Mission 22 低壓區效應爭奪2 Honda Odyssey

使用車種 Honda Odyssey '03



本車的詳細資料請見➡P.455

獎金 7,500



對手車
- Honda Odyssey '03
- Honda Odyssey '03
- Honda Odyssey '03
- Honda Odyssey '03
- Honda Odyssey '03

這場比賽使用的賽道與前一場相同，只不過這回換成了6輛Honda Odyssey的低壓區效應爭奪戰。車輛的行進路線與超越對手車的方法等，基本攻略方式都與上一場比賽相同；也就是進入對手車後方的低壓區藉以提高速度然後超車，緊接著馬上進入下一輛車的低壓區。重覆這樣的動作，最後以第1名為目標。唯一與上一場考試不同的是，若不維持4檔來跑的話就不可能獲得第1名。因為若是掛5檔，當脫離低壓區的時候車速就會嚴重下滑，這樣一來就無法追上第1名的對手車了。選用MT者請記住不要進檔，選AT的玩家則要按著R2按鈕或是L2按鈕好讓檔速能維持固定。



從起跑一直到終點為止都要維持4檔。若能遵守這點就能輕鬆獲得第1名。



超越第1名的對手車之後，就要沿著道路內側前進並大方地取線。

Mission 23 低壓區效應爭奪3 Nissan Skyline GT-R

使用車輛 Nissan SKYLINE GT-R '99

本車的詳細資料請見➡P.583



獎金	10,000



對手車
- 日產 SKYLINE GT-R '99
- 日產 SKYLINE GT-R '99
- 日產 SKYLINE GT-R '99
- 日產 SKYLINE GT-R '99
- 日產 SKYLINE GT-R '99

這一關與任務競賽21、22一樣，利用測試賽道展開比賽。因為第1名的對手車會在前方遙遙領先，若不能充分利用第1名以外的對手車集團的話就無法追上它。待超越對手車們來到第2名的位置後，就一邊用後視鏡確認後方的敵車動向一邊保持在它們前方。要注意當超越對手車後速度會馬上降下來，這時若想再去追下一輛車，低壓區能發揮的效能就不大。所以超車後與對手車相距到一定距離後應該將車速減到約260km/h左右，讓後車能進入自己的低壓區；待其提高車速，故意被它超車後再利用對手的車尾低壓區去加速並進行下一次超車。只要重覆以上動作，就能慢慢減少與第1名的差距。待玩家成為第1名之後，就要把自己的路線與對手車錯開，不要再讓它們有機會用到自己的低壓區了。



在行進途中偶而可以按L1按鈕以確認後方對手車的動態。



若是後面的對手車追上來了，就要把自己的行進路線大幅錯開來開路。

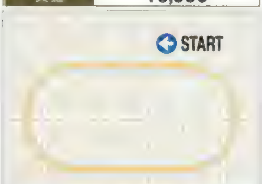
Mission 24 低壓區效應爭奪4 Amuse S2000 GT1

使用車輛 AMUSE S2000 GT1 '04

本車的詳細資料請見➡P.367



獎金	10,000



對手車
- AMUSE S2000 GT1 '04
- AMUSE S2000 GT1 '04
- AMUSE S2000 GT1 '04
- AMUSE S2000 GT1 '04
- AMUSE S2000 GT1 '04

與到目前為止的低壓區效應爭奪相同，這裡的場地也是測試賽道。至於這場任務所使用的車輛則是裝配有強大下壓力尾翼的改裝車。進入前車低壓區好讓自身車速大幅提昇，一直到快撞上前車的極限位置之後再將路線錯開一口氣超車，接著進入下一輛車的低壓區。只要照這樣接二連三的一輛輛超越對手車，其餘幾乎都與前兩場任務競賽相同。只不過當脫離一輛對手車的低壓區之後車速就會明顯下滑，若是不能平順地進入下一輛對手車的車尾低壓區的話，光是這樣追逐也可能耗費很多時間。建議不要做多餘的方向盤操縱，好讓車輛下降的速度能減少一些。



只要一進入前車的低壓區，速度就會突飛猛進，請利用到最極限為止。



請用大幅度的行車路線前進，讓後方第二名的車無法進入自己的低壓區。

Mission 25 One Lap Magic Z新舊對決！

Nissan
MOTUL PITWORK Z (JGTC)'04
本車的詳細資料請見➡P.610



獎金 7,500



對手車
- 日產 Fairlady Z 280Z-L 2seater '78
- 日產 Fairlady 240ZG '71
- 日產 Fairlady Z 300ZX '83
- 日產 Fairlady Z TT 2seater '89
- 日產 Fairlady Z Version S '02

這場任務競賽使用的賽道是還沒有A彎道與B彎道時代的富士高速賽道，玩家將在此與對手車競速。會以與第1名對手車相差35秒的狀態開始比賽，結束時的目標單圈時間為1分50秒後半。在這裡出現的對手車皆為一般的普通車，相較之下玩家使用的是在JGTC非常活躍的賽車，因此只要沒有衝出賽道或是與對手車相撞而被判犯規減速的話，想達成目標時間應該是沒問題的。當通過髮夾彎後的時間計測點時，若與第1名相差在16秒以內就有可能反敗為勝。於不會碰到對手車的區域內請小心不要犯錯，一口氣縮短差距。在第1彎道一開始的左彎請用90km/h的速度通過，髮夾彎前的彎道是180km/h，髮夾彎則為80km/h左右。再之後的路段則要注意不要撞上對手車了。



第1個彎道的煞車點就在這裡，請一口氣讓時速降到90km/h。



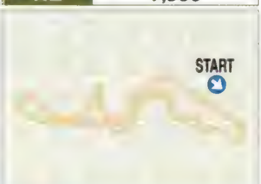
從畫面上這個地方開始煞車。不過因為沒有什麼標誌，所以時機不太好掌握。

Mission 26 One Lap Magic Honda新舊對決！

Honda
TAKATA 童夢 NSX (JGTC)'03
本車的詳細資料請見➡P.449



獎金 7,500



對手車
- Honda S500 '63
- Honda BEAT '91
- Honda CIVIC 1500 3door CX '79
- Honda INTEGRA TYPE R '95
- Honda S2000 '01

這場任務競賽於鈴鹿賽車場舉行。起跑時與第1名的對手車相差時間高達90秒，雖然我方用的是競速專用賽車而對手車皆為一般普通車，但在這種時間差距下想要逆轉還是有相當難度的。結束時的目標單圈時間為3分29秒左右。基於在會碰上對手車的後半段裡，想要跑出最好的路線並非易事，因此在髮夾彎前方的時間計測地點，最好與第1名的時間差保持在51秒至52秒左右。依據玩家在第1彎道與Degner彎的跑法不同，時間可能會出現大幅差異。在第1彎道裡的第一個彎要讓油門全開，第二個彎要用120km/h；Degner彎裡的第一個彎用170km/h，第二個彎則用110km/h的速度通過。由於玩家使用車輛在減速時車身容易不穩，因此必須慎重地操控方向盤。



當通過第一個右彎之後要立刻開始減速，注意不要讓車輛出現不穩。



在後半段的部分，不要和對手車發生衝突這點很重要，駕駛請勿太過勉強。

Mission 27 One Lap Magic Mazda新舊對決！

使用車輛 Mazda 787B Race Car '91

本車的詳細資料請見➡P.490



獎金	7,500



對手車

- Mazda Cosmo Sport '67
- Mazda SAVANNA RX-7 GT-X '90
- Mazda RX-8 Type S '03
- Mazda RX-7 Type RS '00
- 雨宮 ASPARADRINK RX-7 (JGTC) '04

這場任務競賽於拉古納・塞卡舉行，起跑時與第一名的時間差為50秒。和任務競賽25、26相比之下，在這場任務裡開始碰上對手車的時機會較早。到通過第4個彎道為止能否跑出最佳路線便是重點所在。過彎速度的標準分別是：一開始的彎道為80km/h、第2彎道110km/h、第3彎道170km/h、第4彎道則為115km/h左右。希望各位能在進入第5彎道前或是剛通過之後就超越第5輛對手車。當超越完對手車之後，最基本要注意的就是安全駕駛。與其勉強自己去和對手車追逐，還不如瞄準對手車速滑落之際再確實地超越它來得好。若是強行超車的話，也有可能會發生前方追撞而被判犯規減速的情形。



在減速的同時進入第3彎道，敬請利用彎道旁的緣石儘速通過。



在超越對手車的時候，必須留意於不會被判犯規減速的跑法。

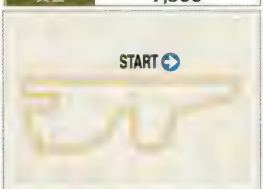
Mission 28 One Lap Magic Celica新舊對決！

使用車輛 Toyota WEDSSPORT CELICA (JGTC) '03

本車的詳細資料請見➡P.677



獎金	7,500



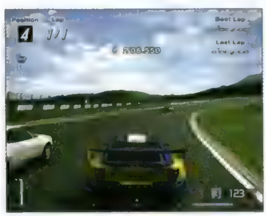
對手車

- Toyota CELICA 1600GT '70
- Toyota CELICA XX 2800GT '81
- Toyota CELICA GT-FOUR RC '91
- Toyota CELICA 2000GT-FOUR '86
- Toyota CELICA GT-FOUR '98

任務競賽28的舞台是甫於2005年4月10日重新啟用的富士高速賽道2005。起跑時與第1名的時間差為37秒，請以2分29秒左右的時間為目標抵達終點。只要在行進時隨時注意不要衝出賽道或是被判犯規減速，就算是慢慢跑依然有機會達成目標時間。如果在前半段沒有犯太大的錯誤，來到最終路段的連續彎道區域就會開始遭遇對手車。因為這場任務的難度較低，所以在過彎途中沒必要和對手車硬碰硬，選擇煞車進入彎道之際或是脫離彎道後再來超車會比較安全。通過最終彎道時若能前進到第3名就很有機會反敗為勝。請選擇重視出彎速度的路線來跑，將賽車特有的壓倒性加速度發揮到最大極限。



使用的賽車在彎道上會與一般車出現明顯的差距，請靈巧地操控油門以維持高速優勢。



用安全的駕駛方式通過最終區域，在此不能被判犯規減速是最重要的。

Mission 29 One Lap Magic Chevrolet新舊對決！

使用車種 Chevrolet Corvette C5R '00

本車的詳細資料請見➡P.394

獎金 7,500



對手車
- Chevrolet Corvette Convertible '54
- Chevrolet Corvette Coupe '63
- Chevrolet Corvette Stingray '69
- Chevrolet Corvette GRAND SPORT '96
- Chevrolet Corvette Z06 '00

於鷹飛淩（跑車專用道）舉行的本任務，起跑時與第一名的差距是44秒。請以2分14秒左右抵達終點為目標通過各彎道。通過第1個時間計測點時，希望玩家與第1名之間的差距能縮短至30秒後半～31秒前半。若不這樣的話，到了超車點很少的後半段，想要追上對手車就變得很困難了。當來到會遭遇對手車的路段時，必須保住能從外側進入下一個彎道的位置來超車。當接近髮夾彎前的高速彎道前方，若不能超越第3名的對手車的話恐怕也與第1名無緣了。能夠造成大幅時間差的地方就在通過第一個髮夾彎之後會出現的連續S型彎道區域。除了第3個彎道之外，其餘都可以油門全開的狀態通過。


為了不讓車輛出現轉向不足，要儘早結束煞車動作。


輕踩煞車減速，用大約200km/h的速度通過這個高速彎道吧。

Mission 30 One Lap Magic Subaru新舊對決！

使用車種 Subaru IMPREZA Rally Car '03

本車的詳細資料請見➡P.650

獎金 10,000



對手車
- Subaru 360 '58
- Subaru LEGACY B4 Blitzen '00
- Subaru LEGACY B4 3.0R '03
- Subaru IMPREZA Sedan STi spec C
- Subaru IMPREZA Coupe 22B-STi '98

這場要在筑波賽車場上與對手們競速的任務，玩家必須待第1名的對手車起跑後53秒才能起跑，過關的目標單圈時間為1分56秒前半。這場任務最困難的部分就是必須在賽道上的各個地方超越對手車。因為這裡沒什麼可以一口氣縮短與第1名之間差距的機會，因此如何順利地超越各輛對手車就成了最大的關鍵。超越各輛對手車的位置分別於：第5名要在S型彎道後的髮夾彎、第4名要在DUNLOP彎裡、第3名要在非終點直線道前的髮夾彎出口處、第2名則是在非終點直線道上，至於最後要在終點前超越第1名。要於彎道裡與對手車一決高下的時候，請用車頭硬擠進對手車的內側，不過這時候請特別小心不要發生激烈衝撞了。


可以撐到途中這個位置再踩煞車，讓速度降到70km/h左右。


從圖上這個位置開始煞車，降到約125km/h左右，接下來則要儘早讓油門全開。

License & Race Guide

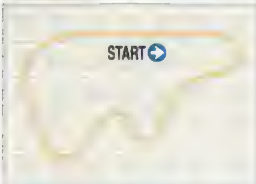
Mission 31 One Lap Magic Lotus新舊對決！

使用車種 Lotus Esprit V8 '02



本車的詳細資料請見➜P.482

獎金 10,000



對手車

- Lotus Elan S1 '62
- Lotus Europe Special '71
- Lotus Carlton '90
- Lotus Elise '00
- Lotus Elise Sport 190 '98

任務競賽31的舞台是高速環狀賽道B（逆向）。要等Lotus Elan S1起跑後過18秒才開始，請以1分43秒後半到1分44秒前半為目標跑完全程。在這裡，根據第1個彎道的跑法不同，後面的發展也會有所變化。當進入該彎道之後，請輕踏煞車讓車速降到145km/h左右，接著要靈活操控油門，讓速度能維持在一定程度上。待通過彎道的中間點後就要讓油門全開，讓車輛一直移動到外側為止，好讓出彎速度能提昇。在接下來的S型彎道裡要超越第5名，通過之後的右彎要超越第4名。而在最終彎道裡可以保持油門全開通過，途中會遭遇的對手車全都可以從它們的內側超車。



最初的時間計測點若與第1名相差10秒內就有可能逆轉，所以第1彎道請小心別犯錯。



根據時機不同，有時從外側超車反而比較好，故發掘最好的時間點極為重要

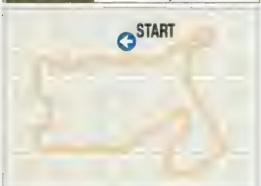
Mission 32 One Lap Magic Ford新舊對決！

使用車種 Ford GT '05



本車的詳細資料請見➜P.425

獎金 10,000



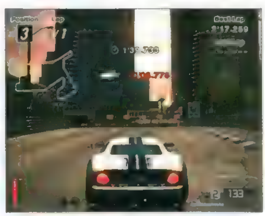
對手車

- Ford Taurus SHO '98
- Shelby Mustang G.T.350R '65
- Ford Mustang GT '05
- Mercury Cougar XR-7 '67
- Ford RS200 '84

這場任務用的是西雅圖賽車場B（逆向），玩家將在此與對手車們一決勝負。起跑時與第1名的時間差為25秒，若能以2分13秒左右的時間抵達終點的話就能獲得勝利。只要不去撞牆或撞上對手車而被判犯規減速的話，應該可以輕鬆達成這個目標時間。面對這裡的彎道必須先確實做好減速工作，慢慢地過彎，然後在可以油門全開的路段上一口氣縮短與第1名的差距。請在直線道上或彎道出口處超越對手車。這場任務唯一希望大家注意的一個地方，就是路面會出現些微起伏而讓車子暫時浮起，而無法按自己意思轉彎的路段。若是運氣不好的話，說不定會因此而撞上外側的牆壁而被判犯規減速。來到這裡前請先做好減速準備，讓車速能確實減緩下來，然後朝著彎道內側銳利地切進這個彎道。



請選擇在毋須擔心被判犯規減速的區域裡超越對手車。



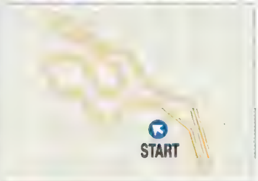
抵達最後一個時間計測點，就算和第1名相差9秒還是有機會反敗為勝。

Mission 33 One Lap Magic
GM新舊對決！

使用車輛
Cadillac
CIEN '02
本車的詳細資料請見➡P.389



獎金	10,000



對手車
- BUICK GNX '87
- Pontiac GTO 5.7 Coupe '04
- Pontiac Solstice Coupe '02
- BUICK Special '62
- Pontiac Tempest Le Mans GTO '64

這場任務的舞台是鷹飛凌（跑車專用道）。要待第1名起跑後21秒才能起跑，請以2分3秒左右的時間抵達終點為目標。在這個賽道的前半段由於路面起伏很激烈，在加減速時很容易出現轉向不足。儘早做好減速工作然後進入彎道之後，要先暫時忍耐不要太快讓油門全開這點相當重要。因為對手車們也是以相同條件在行進，因此無須擔心會大幅損失時間。可以的話請盡量選擇在迫近彎道時、或是出彎的時候超越對手車。當來到最終髮夾彎之前的高速彎道時，若是能在此超越第2名的話大勢底定了；只要不出現重大失誤的話可說是勝券在握。


比起因為轉向不足而衝出賽道，不如穩定地過彎來得保險

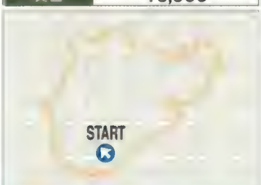

到了這個階段若與第1名相差6秒左右的話就有可能反敗為勝，行進時請別發生失誤了。

Mission 34 One Lap Magic
Mercedes-Benz新舊對決！

使用車輛
Mercedes-Benz
SLR McLaren '03
本車的詳細資料請見➡P.523



獎金	10,000



對手車
- Mercedes-Benz 300 SL Coupe '54
- Mercedes-Benz SLK 230 Kompressor '98
- Mercedes-Benz 190 E 2.5 - 16 Evo II '91
- Mercedes-Benz SL 65 AMG '04
- Mercedes-Benz SL 500 '02

最後這場任務的舞台位於紐堡林，在這裡與對手車們一決高下。起跑時與對手車的時間差距竟然高達123秒！由於這是最後一場任務競賽，因此難度也相當高。凡是衝出賽道，或是被判犯規減速，只要犯了會大幅損失時間的錯誤就不可能獲得第一名。抵達終點的單圈目標時間為9分12秒後半到13秒前半。因為就算是放棄重來也得再等上123秒，建議各位最好能先在街道模式裡練習一下紐堡林這條賽道，等自己能跑出7分9秒後半～10秒前半左右的單圈成績之後再來挑戰這場任務會比較好。想要順利突破這道關卡，就要儘可能在不會遭遇對手車的賽道前半段縮短與第1名之間的距離。在第6個時間計測點若是能與第1名相差至55秒之內的話，就有很高的機會可以反敗為勝。在通過油門全開路段後會來到的高速彎道裡，是否能用高速來通過這個彎道便是前半段大幅縮短時間的關鍵所在。在這裡請輕踩煞車減速，用180km/h左右的車速過彎。此外，慎重地操控方向盤也是很重要的。


有些彎道如果開到緣石上有可能會被推擠到外側去

License & Race Guide **03**

GT4全競賽一覽

在「GT模式」裡，總共安排了143項多采多姿的競賽活動。以下將按照類別依序為大家介紹所有競賽的資料，希望能作為各位累積獎金或收集獎品車時的參考。

以下要為大家介紹的是GT4所有競賽的資料，裡面包括了獎品車、參賽限制、賽道、獎金、登場對手車這些資料。其中若是以系列賽形式舉行的競賽還會一併列出積分冠軍獎金。此外，關於登場對手車這部分是根據編輯部私底下的調查，僅列出實際競賽時容易排在前幾名的車種。

入門競賽

週日盃

積分冠軍 —

Present Car



Autobianchi
A112 Abarth '79

參賽限制		
執照	無	
輪胎	普通胎 跑車胎	
其他	無	

賽道	
秋色環狀迷你賽道-B（2圈）	俱樂族・5號路線-A（2圈）
初學者賽道-A（4圈）	茂木賽車場 西側短賽道（2圈）
高速環狀賽道-A（2圈）	

獎金	第1	第2	第3	第4	第5	第6
	600	500	400	300	200	100

登場對手車 Honda BALLARD SPORTS CR-X 1.5i (1983)／Volkswagen Golf IV GTI (2001)

FF挑戰賽

積分冠軍 —

Present Car



Mazda
Speed Atenza '05

參賽限制		
執照	b	
輪胎	普通胎 跑車胎	
其他	限FF車種	

賽道	
中場賽道-B（2圈）	格蘭維利東區賽道-A（2圈）
鈴鹿賽車場 東側賽道（3圈）	茂木賽車場 東側短賽道（2圈）
香港-B（2圈）	

獎金	第1	第2	第3	第4	第5	第6
	1,500	500	400	300	200	100

登場對手車 Citroen C5 V6 Exclusive (2003)／Toyota COROLLA RUNX Z AEROTOURER (2002)

FR挑戰賽

積分冠軍 —

Present Car



Nissan
SKYLINE 2000GT-B '67

參賽限制		
執照	b	
輪胎	普通胎 跑車胎	
其他	限FR車種	

賽道	
西雅圖賽車場-B（2圈）	拉古納・塞卡（2圈）
筑波賽車場（3圈）	賽車樂園 II-B（4圈）
特別關卡・5號路線-A（2圈）	

獎金	第1	第2	第3	第4	第5	第6
	1,500	500	400	300	200	100

登場對手車 PDI（No Brand）SILEIGHTY (1998)／Nissan SKYLINE GTS-t Type M (R32) (1991)

4WD challenge

積分冠軍 —

Present Car



Toyota
Motor Triathlon Race Car '04

參賽限制		
執照	b	
輪胎	普通胎 跑車胎	
其他	限4WD車	

賽道	
格蘭維利東區賽道-A（2圈）	船長岩-B（2圈）
秋色環狀迷你賽道-B（4圈）	富士高速賽道 90's（2圈）
鈴鹿賽車場 東側賽道（3圈）	

獎金	第1	第2	第3	第4	第5	第6
	1,500	500	400	300	200	100

登場對手車 Volkswagen New Beetle RSi (2000)／Peugeot 205 Turbo 16 (1985)

入門競賽

MR挑戰賽

積分冠軍 —

Present Car



Lotus
Esprit Turbo HC '87

參賽限制	
執照	b
輪胎	普通胎 跑車胎
其他	限MR車種

賽道	
初學者賽道-A（5圈）	富士高速賽道 90's（2圈）
秋色環狀賽道-B（2圈）	船長岩-A（2圈）
紐約-B（2圈）	

獎金	第1	第2	第3	第4	第5	第6
	2,000	1,000	500	400	300	200

登場對手車 Honda NSX Type R (2002)／Renault Lutecia Renault Sport V6 24V (2000)

[illegible]

積分冠軍 —

Present Car



Ginetta
G4 '64

參賽限制	
執照	無
輪胎	普通胎 跑車胎
其他	車長3400mm以下

賽道
賽車樂園 II-A（4圈）
筑波賽車場（3圈）
初學者賽道-A（7圈）

獎金	第1	第2	第3	第4	第5	第6
	2,000	500	400	300	200	100

登場對手車 Honda BEAT Version Z (1993)／Honda BEAT Version F (1992)

Spider & Roadster

積分冠軍 —

Present Car



Chrysler
Prowler '02

參賽限制	
執照	a
輪胎	普通胎 跑車胎
其他	限敞篷車

賽道
茂木賽車場 東側短賽道（2圈）
山岳考驗賽車場-B（2圈）
鷹飛淩（跑車專用道）（2圈）

獎金	第1	第2	第3	第4	第5	第6
	3,000	1,000	500	400	300	200

登場對手車 Lotus Elise (2000)／BMW Z4 (2003)

[illegible]

積分冠軍 —

Present Car



Chevrolet
Silverado SST Concept '02

參賽限制	
執照	無
輪胎	普通胎 跑車胎
其他	Dodge RAM 1500 LARAMIE Hemi Quad Cab、Toyota Tacoma X-Runner等

賽道
富士高速賽道 90's（2圈）
拉古納・塞卡（2圈）
西雅圖賽車場-B（2圈）

獎金	第1	第2	第3	第4	第5	第6
	1,200	600	500	400	300	200

登場對手車 Chevrolet Silverado SST Concept (2002)／Ford SVT F-150 Lightning (2003)

中級競賽

Clubman Cup

積分冠軍 —

Present Car



Mazda
Mazdaspeed Atenza '05

參賽限制	
執照	a
輪胎	普通胎 跑車胎
其他	無

賽道	
杏色丘陵賽道-A（3圈）	俱樂族・5號路線-A（5圈）
茂木賽車場 東側短賽道（3圈）	深邃森林賽道-A（3圈）
漢城-B（4圈）	

獎金	第1	第2	第3	第4	第5	第6
	3,000	1,000	500	400	300	200

登場對手車 Toyota MR2 GT-S (1997)／Nissan SILVIA Spec R AERO (1999)

改造車錦標賽

積分冠軍 20,000

Present Car



Nissan
OPTION Stream Z '04

參賽限制	
執照	iB
輪胎	無
其他	無

賽道	
杏色丘陵賽道-B（3圈）	船長岩-B（3圈）
富士高速賽道 90's（3圈）	筑波賽車場（5圈）
東京・R246-A（2圈）	

獎金	第1	第2	第3	第4	第5	第6
	10,000	6,000	4,000	3,000	1,000	500

登場對手車 Opera Performance S2000 (2004)／NISMO Fairlady Z Z-tune (Z33) (2003)

NA跑車賽

積分冠軍 —

Present Car



Honda
NSX-R Concept '01

參賽限制	
執照	A
輪胎	普通胎 跑車胎
其他	限NA引擎車種

賽道	
鷹飛淩（跑車專用道）（3圈）	特別關卡・5號路線-B（3圈）
杏色丘陵賽道-B（3圈）	山岳考驗賽車場-A（3圈）
茂木賽車場 公路賽道（3圈）	

獎金	第1	第2	第3	第4	第5	第6
	7,500	5,000	2,500	1,000	500	300

登場對手車 Nissan Fairlady Z Version S (Z33) (2002)／Pagani Zonda C12 (2000)

渦輪跑車賽

積分冠軍 —

Present Car



Mazda
BP FALKEN RX-7 (D1GP)'03

參賽限制	
執照	A
輪胎	普通胎 跑車胎
其他	限渦輪引擎車種

賽道	
富士高速賽道 80's（3圈）	紐約-B（3圈）
東京・R246-B（2圈）	中場賽道-A（3圈）
高速環狀賽道-A（3圈）	

獎金	第1	第2	第3	第4	第5	第6
	7,500	5,000	2,500	1,000	500	300

登場對手車 Lotus Esprit Turbo HC (1987)／Lancia DELTA HF Integrale Evolutione (1991)

Boxer熱魂

積分冠軍 —

Present Car



RUF
CTR "Yellow Bird" '87

參賽限制	
執照	A
輪胎	普通胎 跑車胎
其他	限水平對臥引擎車種

賽道
香港-A（4圈）
鷹飛淩（跑車專用道）（3圈）
深邃森林賽道-B（3圈）

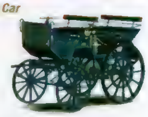
獎金	第1	第2	第3	第4	第5	第6
	7,500	5,000	2,500	1,000	500	300

登場對手車 Subaru IMPREZA Seadan WRX STi Version VI (GC) (1997)／RUF CTR2 (1996)

世界古典車例行賽

積分冠軍 50,000

Present Car



Mercedes-Benz
Daimler Motor Carriage 1886

參賽限制	
執照	iB
輪胎	普通胎 跑車胎
其他	限1970年之前車種

賽道	
富士高速賽道 80's（2圈）	法國蔚藍海岸（2圈）
船長岩-B（2圈）	拉古納・塞卡（2圈）
紐堡林（1圈）	

獎金	第1	第2	第3	第4	第5	第6
	10,000	6,000	4,000	3,000	1,000	500

登場對手車 AC CARS 427S/C (1966)／BUICK Special (1962)

中級競賽

世界小型車爭霸賽

積分冠軍	30,000

Present Car



Honda
S800 RSC Race Car '68

參賽限制		
執照		Ib
輪胎	普通胎 跑車胎	
其他	車長3400mm以下	

賽道	
西雅圖賽車場-A（3圈）	香港-B（4圈）
筑波賽車場（5圈）	茂木賽車場 東側短賽道（4圈）
格蘭維利東區賽道-B（4圈）	

獎金	第1	第2	第3	第4	第5	第6
	7,500	5,000	2,500	1,000	500	300

登場對手車 Opel Corsa Comfort 1.4 (2001)／Toyota VITZ RS 1.5 (2000)

超級跑車節

積分冠軍	—

Present Car



Cizeta
V16T '94

參賽限制		
執照		Ia
輪胎	普通胎 跑車胎	
其他	馬力500ps以上	

賽道	
漢城-A（8圈）	中場賽道-B（6圈）
富士高速賽道 90's（6圈）	鷹飛凌（跑車專用道）（6圈）
紐約-A（6圈）	

獎金	第1	第2	第3	第4	第5	第6
	15,000	7,500	5000	4000	1500	800

登場對手車 Volkswagen W12 Nardo Concept (2001)／Cadillac CIEN (2002)

GRAN TURISMO世界冠軍賽

積分冠軍	250,000

Present Car



Ford
Ford GT LM Race Car Spec II '04

參賽限制		
執照		Ia
輪胎	無	
其他	無	

賽道	
東京・R246-A（10圈）	巴黎歌劇院-B（18圈）
茂木賽車場 超高速賽道（21圈）	鈴鹿賽車場（9圈）
香港-A（18圈）	格蘭維利高速賽道-B（11圈）
漢城-B（19圈）	薩特賽車場 I（4圈）
船長岩-A（11圈）	
紐約-A（15圈）	

獎金	第1	第2	第3	第4	第5	第6
	25,000	7,500	5,000	4,000	1,500	800

登場對手車 TOYOTA MINOLTA Toyota 88C-V Race Car (1989)／Nissan R92CP Race Car (1992)

上級競賽

GRAN TURISMO明星賽

積分冠軍	100,000

Present Car



BMW
BMW MacLaren F1 GTR Racr Car

參賽限制		
執照		Ia
輪胎	無	
其他	無	

賽道	
高速環狀賽道-B（7圈）	鈴鹿賽車場（5圈）
富士高速賽道 80's（6圈）	鷹飛凌（改裝房車專用道）（8圈）
拉古納・塞卡（7圈）	薩特賽車場 I（2圈）
秋色環狀賽道-B（9圈）	紐堡林（2圈）
測試賽道（3圈）	
格蘭維利高速賽道-B（6圈）	

獎金	第1	第2	第3	第4	第5	第6
	15,000	7,500	5,000	4,000	1,500	8,000

登場對手車 Nissan R92CP Race Car (1992)／Audi R8 Racecar (2001)

夢幻車冠軍賽

積分冠軍	200,000

Present Car



Nissan
GT-R Concept LM Race Car '02

參賽限制		
執照		S
輪胎	無	
其他	無	

賽道	
巴黎歌劇院-A（7圈）	初學者賽道-A（27圈）
東京・R246 B（4圈）	薩特賽車場 II（2圈）
深邃森林賽道-A（5圈）	船長岩-B（4圈）
漢城-B（7圈）	法國蔚藍海岸（7圈）
香港-A（7圈）	
測試賽道（2圈）	

獎金	第1	第2	第3	第4	第5	第6
	20,000	8,000	6,000	5,000	2,000	1,000

登場對手車 Nissan GT-R Concept LM Race Car (2002)／Ford GT LM Race Car Spec II (2004)

上級聯賽

Polyphony Digital盃

積分冠軍	200,000

Present Car



Opera Performance
S2000 '04

參賽限制	
執照	S
輪胎	普通胎 跑車胎
其他	無

賽道	
茂木賽車場 公路賽道（6圈）	薩特賽車場 I（2圈）
西雅圖賽車場-B（7圈）	船長岩-B（6圈）
鷹飛凌（改裝房車專用道）（8圈）	鈴鹿賽車場（5圈）
東京・R246-B（5圈）	紐堡林（2圈）
富士高速賽道 2005（6圈）	
賽車樂園 II-B（19圈）	

獎金	第1	第2	第3	第4	第5	第6
	20,000	8,000	6,000	5,000	2,000	1,000

登場對手車　NISMO Fairlady Z S-tune concept by GRAN TURISMO (Z33) (2002)／Lotus Esprit V8 (2002)

如風馳騁

積分冠軍	—

Present Car



Volkswagen
W12 Nardo Concept '01

參賽限制	
執照	S
輪胎	無
其他	無

賽道
測試賽道（5圈）

獎金	第1	第2	第3	第4	第5	第6
	20,000	8,000	6,000	5,000	2,000	1,000

登場對手車　Mercedes-Benz Sauber Mercedes C9 Race Car (1989)／Bentley Speed 8 Race Car (2003)

方程式GT世界錦標賽

積分冠軍	3,000,000

Present Car



Polyphony Digital
Formula Gran Turismo '04

參賽限制	
執照	S
輪胎	無
其他	無

賽道		
東京・R246-A（60圈）	法國蔚藍海岸（78圈）	船長岩-A（64圈）
茂木賽車場 超高速賽道（127圈）	漢城-A（113圈）	富士高速賽道 2005（67圈）
紐約-A（74圈）	鷹飛凌（跑車專用道）（76圈）	鈴鹿賽車場（53圈）
高速環狀賽道-A（77圈）	拉古納・賽卡（85圈）	
格爾維利高速賽道-A（62圈）	茂木賽車場 公路賽道（64圈）	
薩特賽車場 I（23圈）	紐堡林（15圈）	

獎金	第1	第2	第3	第4	第5	第6
	100,000	25,000	10,000	5,000	2,000	1,000

登場對手車　Polyphony Digital Formula Gran Turismo (2004)

實存賽車場巡迴賽

積分冠軍	—

Present Car



Nissan
GRAN TURISMO SKYLINE GT-R (PC) '01

參賽限制	
執照	ia
輪胎	無
其他	無

賽道	
鈴鹿賽車場（6圈）	薩特賽車場 I（3圈）
茂木賽車場 公路賽道（8圈）	紐堡林（2圈）
筑波賽車場（15圈）	
拉古納・賽卡（10圈）	
鷹飛凌（跑車專用道）（9圈）	
富士高速賽道 2005 GT（8圈）	

獎金	第1	第2	第3	第4	第5	第6
	15,000	7,500	5,000	4,000	1500	800

登場對手車　Audi R8 Racecar (2001)／Mercedes-Benz Sauber Mercedes C9 Race Car (1989)

珍奇跑車廳

積分冠軍	—

Present Car



Ford
Ford GT '05

參賽限制	
執照	ib
輪胎	普通胎 跑車胎
其他	限市售普通車

賽道	
法國蔚藍海岸（4圈）	高速環狀賽道-B（4圈）
巴黎歌劇院-A（5圈）	紐約-B（3圈）
香港-B（5圈）	

獎金	第1	第2	第3	第4	第5	第6
	12,000	6,500	5,000	4,000	1,500	800

登場對手車　TVR Cerbera Speed 12 (2000)／Ford Ford GT (2005)

日本車賽

日本錦標賽

積分冠軍 35,000

Present Car



Nissan
Fairlady Z Concept LM Race Car

參賽限制	
執照	a
輪胎	普通胎 跑車胎
其他	限日本車

賽道	
富士高速賽道 90's（5圈）	茂木賽車場 公路賽道（4圈）
筑波賽車場（10圈）	鈴鹿賽車場（4圈）
東京・R246-B（5圈）	

獎金	第1	第2	第3	第4	第5	第6
	7,500	5,000	2,500	1,000	500	300

登場對手車 Nissan SKYLINE COUPE 350GT (2003)／Honda NSX Type R (2002)

日本GT錦標賽

積分冠軍 100,000

Present Car



Nissan
MOTUL PITWORK Z (JGTC) '04

參賽限制	
執照	ia
輪胎	無
其他	無

賽道	
東京・R246-A（5圈）	香港-A（9圈）
鈴鹿賽車場 東側賽道（12圈）	茂木賽車場 公路賽道（6圈）
漢城-A（10圈）	富士高速賽道 2005 GT（6圈）
富士高速賽道 90's（6圈）	鈴鹿賽車場（5圈）
茂木賽車場 超高速賽道（12圈）	
拉古納・塞卡（7圈）	

獎金	第1	第2	第3	第4	第5	第6
	15,000	7,500	5,000	4,000	1,500	800

登場對手車 Nissan XANAVI NISMO GT-R (JGTC) (2003)／Nissan PENNZOIL ZEXEL GT-R (JGTC) (2001)

日本70年代古典賽

積分冠軍 —

Present Car



Nissan
SKYLINE HT 2000 GT-R '70

參賽限制	
執照	b
輪胎	普通胎 跑車胎
其他	限1970年代之日本普通車

賽道	
富士高速賽道 80's（2圈）	賽車樂園 II-B（4圈）
秋色環狀迷你賽道-B（4圈）	山岳考驗賽車場-A（2圈）
筑波賽車場（3圈）	

獎金	第1	第2	第3	第4	第5	第6
	2,000	1,000	500	400	300	200

登場對手車 Nissan SKYLINE Hard Top 2000 GT-R (KPGC10) (1970)／Mitsubishi Lancer 1600 GSR (1974)

日本80年代賽

積分冠軍 —

Present Car



Mitsubishi
HSR-II Concept '89

參賽限制	
執照	a
輪胎	普通胎 跑車胎
其他	限1980年代之日本普通車

賽道	
船長岩-A（3圈）	杏色丘陵賽道-B（3圈）
俱樂族・5號路線-B（5圈）	鈴鹿賽車場（2圈）
筑波賽車場（5圈）	

獎金	第1	第2	第3	第4	第5	第6
	3,000	1,000	500	400	300	200

登場對手車 Toyota COROLLA LEVIN GT-APEX (AE86) (1983)／Nissan SILVIA K's (S13) (1988)

日本90年代挑戰賽

積分冠軍 —

Present Car



NISMO
NISMO 400R '96

參賽限制	
執照	a
輪胎	普通胎 跑車胎
其他	限1990年代之日本普通車

賽道	
杏色丘陵賽道-A（3圈）	特別關卡・5號路線-B（3圈）
格蘭維利東區賽道-B（4圈）	富士高速賽道 90's（3圈）
茂木賽車場 東側短賽道（3圈）	

獎金	第1	第2	第3	第4	第5	第6
	3,000	1,000	500	400	300	200

登場對手車 Mazda Eunos Roadster S-Special Type I (NA) (1995)／Honda PRELUDE Type S (1996)

日本車賽

日本小型車盃

積分冠軍 15,000

Present Car



Honda
LIFE STEP VAN '72

參賽限制		
執照	b	
輪胎	普通胎 跑車胎	
其他	日本車 車長4000mm以下	

賽道	
茂木賽車場 東側短賽道（2圈）	深邃森林賽道-B（2圈）
秋色環狀迷你賽道-B（4圈）	鈴鹿賽車場 東側賽道賽道（3圈）
筑波賽車場（3圈）	

獎金 第1: 2,000　第2: 1,000　第3: 500　第4: 400　第5: 300　第6: 200

登場對手車 Toyota VITZ RS Turbo (2002)／Mitsubishi COLT 1.5 Sport X Version (2002)

美國車賽

美國錦標賽

積分冠軍 35,000

Present Car



Chevrolet
Corvette Convertible '54

參賽限制	
執照	a
輪胎	無
其他	限美國車

賽道	
西雅圖賽車場-A（5圈）	船長岩-B（4圈）
鷹飛淩（跑車專用道）（5圈）	拉古納・塞卡（5圈）
紐約-A（4圈）	

獎金 第1: 10,000　第2: 6,000　第3: 4,000　第4: 3,000　第5: 1,000　第6: 500

登場對手車 Panoz Esperante GTR-1 (1998)／Ford GT LM Race Car Spec II (2004)

[illegible]

積分冠軍 —

Present Car



Chevrolet
Camaro LM Racecar '01

參賽限制	
執照	ib
輪胎	普通胎 跑車胎
其他	限美國普通車

賽道
拉古納・塞卡（3圈）
西雅圖賽車場-A（3圈）
鷹飛淩（改裝房車專用道）（4圈）

獎金 第1: 10,000　第2: 6,000　第3: 4,000　第4: 3,000　第5: 1,000　第6: 500

登場對手車 Dodge VIPER GTS (1999)／Chevrolet Camaro SS (2000)

美式肌肉車錦標賽

積分冠軍 —

Present Car



Chevrolet
Chevelle SS 454 '70

參賽限制	
執照	a
輪胎	普通胎 跑車胎
其他	限美國車

賽道
紐約-B（3圈）
拉古納・塞卡（3圈）
船長岩-A（3圈）

獎金 第1: 3,000　第2: 1,000　第3: 500　第4: 400　第5: 300　第6: 200

登場對手車 Ford MUSTANG SVT Cobra R (2000)／Dodge VIPER GTS (1999)

古董肌肉車錦標賽

積分冠軍 —

Present Car



Plymouth
Super Bird '70

參賽限制	
執照	a
輪胎	普通胎 跑車胎
其他	限1980年 以前美國車

賽道
紐約-A（2圈）
鷹飛淩（跑車專用道）（2圈）
西雅圖賽車場-A（2圈）

獎金 第1: 3,000　第2: 1,000　第3: 500　第4: 400　第5: 300　第6: 200

登場對手車 BUICK Special (1962)／Plymouth Super Bird (1970)

歐洲錦標賽

積分冠軍 45,000

Present Car



Jaguar
XJ 220 LM Race Car '01

參賽限制	
執照	Ib
輪胎	普通胎 跑車胎
其他	限歐洲車

賽道	
巴黎歌劇院-A（6圈）	法國蔚藍海岸（6圈）
格蘭維利高速賽道-A（5圈）	紐堡林（2圈）
薩特賽車場 I（2圈）	

獎金	第1	第2	第3	第4	第5	第6
	12,000	6,500	5,000	4,000	1,500	800

登場對手車 Mercedes-Benz SLR McLaren (2003)／Lotus Motor Sport Elise (1999)

不列顛GT大獎盃

積分冠軍 45,000

Present Car



Jaguar
E-Type Coupe '61

參賽限制	
執照	Ia
輪胎	普通胎 跑車胎
其他	限義大利車

賽道	
格蘭維利高速賽道-A（3圈）	鷹飛凌（跑車專用道）（3圈）
富士高速賽道 90's（3圈）	中場賽道-B（3圈）
船長岩-A（3圈）	

獎金	第1	第2	第3	第4	第5	第6
	12,000	6,500	5,000	4,000	1,500	800

登場對手車 TVR Tuscan Speed 6 (2000)／TVR T350C (2003)

不列顛輕量車賽

積分冠軍 —

Present Car



Lotus
Europa Special '71

參賽限制	
執照	a
輪胎	普通胎 跑車胎
其他	限義大利車 車重1000kg以下

賽道	
秋色環狀賽道-A（2圈）	
杏色丘陵賽道-B（2圈）	
特別關卡・5號路線-A（2圈）	

獎金	第1	第2	第3	第4	第5	第6
	3,000	1,000	500	400	300	200

登場對手車 Ginetta G4 (1964)／Lotus Elise (2000)

德國房車錦標賽

積分冠軍 75,000

Present Car



Mercedes-Benz
AMG Mercedes CLK-GTR Race Car '98

參賽限制	
執照	Ia
輪胎	無
其他	限德國房車

賽道	
巴黎歌劇院-A（6圈）	紐堡林（1圈）
中場賽道-A（6圈）	富士高速賽道 2005 GT（5圈）
高速環狀賽道-B（5圈）	

獎金	第1	第2	第3	第4	第5	第6
	15,000	7,500	5,000	4,000	1,500	800

登場對手車 Alfa Romeo 155 2.5 V6 TI (1993)／Mercedes-Benz CLK Touring Car (2000)

義大利[illegible]

積分冠軍 —

Present Car



Alfa Romeo
155 2.5 V6 TI '93

參賽限制	
執照	Ib
輪胎	普通胎 跑車胎
其他	限義大利普通車

賽道	
秋色環狀賽道-B（2圈）	
法國蔚藍海岸（2圈）	
鷹飛凌（跑車專用道）（3圈）	

獎金	第1	第2	第3	第4	第5	第6
	5,000	2,000	1,000	500	400	300

登場對手車 Alfa Romeo Spider 3.0i V6 24V (2001)／Lancia DELTA HF Integrale Evolutione (1991)

歐洲車賽

[illegible]

積分冠軍 35,000

Present Car



Citroen
2CV Type A '54

參賽限制		
執照		a
輪胎		普通胎 跑車胎
其他		限法國普通車

賽道	
巴黎歌劇院-A（4圈）	格蘭維利高速賽道-B（3圈）
薩特賽車場 I（1圈）	法國蔚藍海岸（3圈）
特別關卡・5號路線-A（3圈）	

獎金	第1	第2	第3	第4	第5	第6
	10,000	6,000	4,000	3,000	1,000	500

登場對手車 Renault Lutecia Renault Sport V6 Phase 2 (2003)／Peugeot 205 Turbo 16 (1985)

歐洲古[illegible]

積分冠軍 30,000

Present Car



Mercedes-Benz
Benz Patent Motor Wagen 1886

參賽限制		
執照		ib
輪胎		普通胎 跑車胎
其他		限1970年之前的歐洲車

賽道	
紐堡林（1圈）	鈴鹿賽車場（1圈）
富士高速賽道 80's（2圈）	深邃森林賽道-B（2圈）
巴黎歌劇院-B（2圈）	

獎金	第1	第2	第3	第4	第5	第6
	10,000	6,000	4,000	3,000	1,000	500

登場對手車 Alfa Romeo Giulia Sprint GTA 1600 (1965)／Lotus Elan S1 (1962)

歐洲掀背車錦標賽

積分冠軍 45,000

Present Car



Volvo
240 GLT Estate '88

參賽限制		
執照		ib
輪胎		普通胎 跑車胎
其他		限歐洲掀背普通車

賽道	
茂木賽車場 東側短賽道（3圈）	鈴鹿賽車場 東側賽道（5圈）
巴黎歌劇院-A（4圈）	特別關卡・5號路線-B（3圈）
山岳考驗賽車場-B（3圈）	

獎金	第1	第2	第3	第4	第5	第6
	12,000	6,500	5,000	4,000	1,500	800

登場對手車 Renault 5 Turbo (1980)／Ford FOCUS RS (2002)

千哩長征！

積分冠軍 300,000

Present Car



Alfa Romeo
Giulia Sprint Speciale (1963)

參賽限制		
執照		無
輪胎		普通胎 跑車胎
其他		限1970年之前市售普通車

賽道	
紐堡林（25圈）	薩特賽車場 II（35圈）
巴黎歌劇院-A（95圈）	
法國蔚藍海岸（99圈）	

獎金	第1	第2	第3	第4	第5	第6
	150,000	75,000	20,000	10,000	5,000	2,000

登場對手車 Chevrolet Corvette Coupe (C2) (1963)／Lotus Elan S1 (1962)

史[illegible]A

積分冠軍 —

Present Car



BMW
M3 GTR Race Car '01

參賽限制		
執照		ib
輪胎		普通胎 跑車胎
其他		限德國車

賽道
山岳考驗賽車場-A（3圈）
巴黎歌劇院-B（4圈）
秋色環狀賽道-A（4圈）

獎金	第1	第2	第3	第4	第5	第6
	5,000	2,000	1,000	900	800	500

登場對手車 BMW M Coupe (1998)／Audi S3 (2002)

歐洲車賽

史華茲・華爾德聯盟B

積分冠軍 —

Present Car



Mercedes-Benz
190 E Evo II Touring Car '92

參賽限制		賽道	
執照	a	紐堡林（1圈）	高速環狀賽道-B（3圈）
輪胎	普通胎 跑車胎	東京・R246-A（2圈）	鈴鹿賽車場（2圈）
其他	限德國車	富士高速賽道 90's（3圈）	

獎金 第1: 10,000 第2: 6,000 第3: 4,000 第4: 3,000 第5: 1,000 第6: 500

登場對手車 BMW M3 CSL (2003)／Audi RS6 (2002)

DAIHATSU

Copen 爭霸賽

日本－DAIHATSU 積分冠軍 —

Present Car



Daihatsu
STORIA X4 '00

參賽限制		賽道
執照	ib	筑波賽車場（2圈）
輪胎	無	賽車樂園 II-A（3圈）
其他	限Daihatsu Copen 車系	秋色環狀迷你賽道-A（3圈）

獎金 第1: 7,500 第2: 5,000 第3: 2,500 第4: 1,000 第5: 500 第6: 300

登場對手車 Daihatsu Copen Active Top (2002)／Daihatsu Copen Detachable Top (2002)

Midget II 爭霸賽

日本－DAIHATSU 積分冠軍 —

Present Car



Daihatsu
Midget '63

參賽限制		賽道
執照	無	賽車樂園 II-B（4圈）
輪胎	無	
其他	限Daihatsu Midget 車系	

獎金 第1: 2,000 第2: 500 第3: 400 第4: 300 第5: 200 第6: 100

登場對手車 Daihatsu Midget II D-type (1998)

HONDA

TYPE R大賽

日本－HONDA 積分冠軍 —

Present Car



Honda
HSC '03

參賽限制		賽道	
執照	ib	茂木賽車場 公路賽道（4圈）	賽車樂園 II-B（10圈）
輪胎	無	秋色環狀賽道-B（5圈）	筑波賽車場（10圈）
其他	限Honda Type R 車系	鈴鹿賽車場（4圈）	

獎金 第1: 10,000 第2: 6,000 第3: 4,000 第4: 3,000 第5: 1,000 第6: 500

登場對手車 Honda INTEGRA TYPE R (DC2) (1995)／Honda NSX Type R （2002）

CIVIC嘉美車賽

日本－HONDA 積分冠軍 —

Present Car



Honda
MUGEN MOTUL CIVIC Si Race Car '87

參賽限制		賽道	
執照	b	茂木賽車場 東側短賽道（2圈）	秋色環狀迷你賽道-A（3圈）
輪胎	無	鈴鹿賽車場 東側賽道（3圈）	中場賽道-B（2圈）
其他	限Honda CIVIC 車系	深邃森林賽道-A（2圈）	

獎金 第1: 5,000 第2: 2,000 第3: 1,000 第4: 900 第5: 800 第6: 500

登場對手車 Honda CIVIC TYPE R (EP) (2004)／Honda CIVIC SiR-II (EG) (1995)

ISUZU

Isuzu古典跑車

日本－ISUZU | 積分冠軍 —

Present Car



Isuzu
117 Coupe '68

參賽限制	
執照	無
輪胎	無
其他	限Isuzu車系

賽道
筑波賽車場（3圈）
富士高速賽道 80's（2圈）
山岳考驗賽車場-A（2圈）

獎金	第1	第2	第3	第4	第5	第6
	2,000	500	400	300	200	100

登場對手車：Isuzu Bellett 1600 GT-R (1969)／Isuzu 117 Coupe (1968)

MAZDA

"RE"俱樂部

日本－MAZDA | 積分冠軍 —

Present Car



Mazda
Cosmo Sport '67

參賽限制	
執照	b
輪胎	無
其他	限轉子引擎車種

賽道	
拉古納・塞卡（2圈）	巴黎歌劇院-A（2圈）
秋色環狀賽道-B（2圈）	鈴鹿賽車場（1圈）
特別關卡・5號路線-B（2圈）	

獎金	第1	第2	第3	第4	第5	第6
	5,000	2,000	1,000	900	800	500

登場對手車：Mazda efini RX-7 Type R-S (FD) (1995)／Mazda RX-8 Type S (2003)

Roadster盃

日本－MAZDA | 積分冠軍 15,000

Present Car



Mazda
Eunos Roadster J Ltd. '91

參賽限制	
執照	b
輪胎	無
其他	限Mazda Roadster車系

賽道	
茂木賽車場 東側短賽道（2圈）	筑波賽車場（1圈）
東京・R246-A（1圈）	山岳考驗賽車場-A（2圈）
俱樂族・5號路線-B（2圈）	

獎金	第1	第2	第3	第4	第5	第6
	2,000	1,000	500	400	300	200

登場對手車：Mazda Eunos Roadster (NA) (1989)／Mazda Eunos Roadster SR-Limited (NA)

RX-8盃

日本－MAZDA | 積分冠軍 15,000

Present Car



Mazda
RX-8 Concept LM Race Car '01

參賽限制	
執照	b
輪胎	無
其他	限Mazda RX-8車系

賽道	
拉古納・塞卡（2圈）	船長岩-A（2圈）
特別關卡・5號路線-A（2圈）	筑波賽車場（3圈）
富士高速賽道 90's（2圈）	

獎金	第1	第2	第3	第4	第5	第6
	2,000	1,000	500	400	300	200

登場對手車：Mazda RX-8 Type S (2003)／Mazda RX-8 Type E (2003)

MITSUBISHI

Evolution大[illegible]

日本－MITSUBISHI | 積分冠軍 —

Present Car



Mitsubishi
Lancer 1600 GSR Rally Car '74

參賽限制	
執照	b
輪胎	無
其他	限三菱Evolution車系

賽道
俱樂族・5號路線-A（3圈）
富士高速賽道 90's（2圈）
東京・R246-A（1圈）

獎金	第1	第2	第3	第4	第5	第6
	2,000	1,000	500	400	300	200

登場對手車：Mitsubishi Lancer Evolution GSR (1992)／Mitsubishi Lancer Evolution VII GSR (2001)

MITSUBISHI

Mirage盃

日本－MITSUBISHI | 積分冠軍 | —

Present Car



Mitsubishi
i ′03

參賽限制		
執照	b	
輪胎	無	
其他	限三菱MIRAGE車系	

賽道	
筑波賽車場（3圈）	拉古納・塞卡（2圈）
秋色環狀賽道-A（2圈）	鈴鹿賽車場（1圈）
富士高速賽道 80′s（2圈）	

獎金 第1: 2,000 第2: 500 第3: 400 第4: 300 第5: 200 第6: 100

登場對手車 Mitsubishi MIRAGE CYBORG ZR (1997)／Mitsubishi MIRAGE 1400GLX (1987)

NISSAN

[illegible]

日本－NISSAN | 積分冠軍 | —

Present Car



NISMO
GT-R LM Road Going Ver. ′95

參賽限制	
執照	ia
輪胎	無
其他	限日產SKYLINE車系

賽道	
茂木賽車場 公路賽道（10圈）	紐約-B（6圈）
山岳考驗賽車場-B（6圈）	鈴鹿賽車場（6圈）
富士高速賽道 80′s（4圈）	

獎金 第1: 12,000 第2: 6,500 第3: 5,000 第4: 4,000 第5: 1,500 第6: 800

登場對手車 Nissan SKYLINE GT-R V-spec (R33) (1997)／Nissan SKYLINE GT-R Special Color Midnight Purple III (R34) (2000)

March兄弟

日本－NISSAN | 積分冠軍 | —

Present Car



Nissan
mm-R Cup Car ′01

參賽限制	
執照	b
輪胎	無
其他	限日產March、CUBE、PAO、Be-1等

賽道
秋色環狀迷你賽道-A（4圈）
鈴鹿賽車場 東側賽道（3圈）
格蘭維利東區賽道-B（2圈）

獎金 第1: 2,000 第2: 1,000 第3: 500 第4: 400 第5: 300 第6: 200

登場對手車 Nissan PAO (1989)／Nissan Be-1 (1987)

Silvia姐妹

日本－NISSAN | 積分冠軍 | —

Present Car



Nissan
SILEIGHTY ′98

參賽限制	
執照	b
輪胎	無
其他	限日產SILVIA、180SX、SILEIGHTY車系

賽道
筑波賽車場（5圈）
特別關卡・5號路線-A（2圈）
富士高速賽道 90′s（2圈）

獎金 第1: 2,000 第2: 1,000 第3: 500 第4: 400 第5: 300 第6: 200

登場對手車 Nissan SILVIA Spec R AERO (S15) (1999)／Nissan SILVIA K′s AERO (S14) (1993)

[illegible]

日本－NISSAN | 積分冠軍 | —

Present Car



Nissan
Fairlady 240ZG ′71

參賽限制	
執照	a
輪胎	無
其他	限日產Fairlady Z車系

賽道	
紐約-A（3圈）	拉古納・塞卡（3圈）
東京・R246-B（2圈）	格蘭維利高速賽道-B（2圈）
船長岩-A（3圈）	

獎金 第1: 7,500 第2: 5,000 第3: 2,500 第4: 1,000 第5: 500 第6: 300

登場對手車 Nissan Fairlady Z Version S (Z33) (2002)／Nissan Fairlady 240ZG (HS30) (1971)

SUBARU

Subaru360爭霸賽 日本－SUBARU 積分冠軍 —

Present Car



SUBARU 360 '58

參賽限制	
執照	a
輪胎	無
其他	限SUBARU 360

賽道
筑波賽車場（3圈）

獎金	第1: 3,000	第2: 1,000	第3: 500	第4: 400	第5: 300	第6: 200

登場對手車 SUBARU 360 (1958)

[illegible] 日本－SUBARU 積分冠軍 75,000

Present Car



Subaru IMPREZA Touring Car

參賽限制	
執照	ib
輪胎	無
其他	限Subaru IMPREZA、LEGACY車系

賽道	
筑波賽車場（5圈）	深邃森林賽道-B（3圈）
山岳考驗賽車場-A（3圈）	拉古納・塞卡（3圈）
鈴鹿賽車場（2圈）	

獎金	第1: 10,000	第2: 6,000	第3: 4,000	第4: 3,000	第5: 1,000	第6: 500

登場對手車 Subaru IMPREZA Sedan WRX STi Version II (GC) (1995)／Subaru IMPREZA Sedan WRX STi Version VI (GC) (1999)

SUZUKI

Suzuki K盃 日本－SUZUKI 積分冠軍 —

Present Car



Suzuki CONCEPT-S2 '03

參賽限制	
執照	b
輪胎	無
其他	限Suzuki K車系

賽道
秋色環狀迷你賽道-B（4圈）
筑波賽車場（3圈）
賽車樂園 II -A（4圈）

獎金	第1: 5,000	第2: 2,000	第3: 1,000	第4: 900	第5: 800	第6: 500

登場對手車 Suzuki MR Wagon Sport (2004)／Suzuki ALTO WORKS SPORT LIMITED (1997)

Suzuki概念車 日本－SUZUKI 積分冠軍 —

Present Car



Suzuki GSX-R/4 '01

參賽限制	
執照	無
輪胎	無
其他	限Suzuki CONCEPT-S2 Suzuki GSX-R/4

賽道
鈴鹿賽車場 西側賽道（4圈）
西雅圖賽車場-A（2圈）
筑波賽車場（3圈）

獎金	第1: 2,000	第2: 500	第3: 400	第4: 300	第5: 200	第6: 100

登場對手車 Suzuki CONCEPT-S2 (2003)／Suzuki GSX-R/4 (2001)

TOYOTA

ALTEZZA[illegible] 日本－TOYOTA 積分冠軍 —

Present Car



Toyota ALTEZZA Touring Car '01

參賽限制	
執照	b
輪胎	無
其他	限Toyota ALTEZZA車系

賽道	
筑波賽車場（3圈）	茂木賽車場 公路賽道（2圈）
鈴鹿賽車場（1圈）	富士高速賽道 2005（2圈）
杏色丘陵賽道-A（2圈）	

獎金	第1: 2,000	第2: 1,000	第3: 500	第4: 400	第5: 300	第6: 200

登場對手車 Toyota ALTEZZA RS200 (1998)／Toyota ALTEZZA Gita AS300 (2001)

Vitz爭霸戰　日本－TOYOTA

積分冠軍　—

TOYOTA

Present Car



Toyota
VITZ RS Turbo '02

參賽限制	
執照	無
輪胎	無
其他	限Toyota VITZ車系

賽道	
富士高速賽道 90's（2圈）	筑波賽車場（3圈）
鈴鹿賽車場 東側賽道（3圈）	秋色環狀賽道-A（2圈）
茂木賽車場 東側短賽道（2圈）	

獎金　第1: 2,000　第2: 500　第3: 400　第4: 300　第5: 200　第6: 100

登場對手車　Toyota VITZ RS Turbo (2002)／Toyota VITZ F (1999)

現代跑車節　韓國－HYUNDAI

積分冠軍　—

HYUNDAI

Present Car



Hyundai
Clix '01

參賽限制	
執照	b
輪胎	無
其他	限Hyundai車

賽道	
秋色環狀賽道-A（2圈）	筑波賽車場（3圈）
香港-A（2圈）	漢城-A（2圈）
格蘭維利東區賽道-A（2圈）	

獎金　第1: 5,000　第2: 2,000　第3: 1,000　第4: 900　第5: 800　第6: 200

登場對手車　Hyundai Coupe FX (2001)

Corvette賽　美國－CHEVROLET

積分冠軍　—

CHEVROLET

Present Car



Chevrolet
Corvette Z06 Race Car '63

參賽限制	
執照	ib
輪胎	無
其他	限Chevrolet Corvette 車系

賽道	
西雅圖賽車場-A（4圈）	鷹飛淩（跑車專用道）（4圈）
拉古納・塞卡（4圈）	船長岩-A（4圈）
紐約-B（4圈）	

獎金　第1: 10,000　第2: 6,000　第3: 4,000　第4: 3,000　第5: 1,000　第6: 500

登場對手車　Chevrolet Corvette Z06 (C5) (2000)／Chevrolet Corvette ZR-1 (C4) (1990)

Camaro大會師　美國－CHEVROLET

積分冠軍　—

Present Car



Chevrolet
Camaro IROC-Z Concept '88

參賽限制	
執照	b
輪胎	無
其他	限Chevrolet Camaro 車系

賽道
漢城-A（4圈）
船長岩-B（3圈）
中場賽道-A（3圈）

獎金　第1: 2,000　第2: 1,000　第3: 500　第4: 400　第5: 300　第6: 200

登場對手車　Chevrolet Camaro SS (2000)／Chevrolet Camaro Z28 Coupe (1997)

Crossfire大獎盃　美國－CHRYSLER

積分冠軍　—

CHRYSLER

Present Car



Dodge
VIPER GTSR Concept '00

參賽限制	
執照	a
輪胎	無
其他	限Chrysler Crossfire

賽道
西雅圖賽車場-B（2圈）
茂木賽車場 超高速賽道（3圈）
山岳考驗賽車場-B（2圈）

獎金　第1: 7,500　第2: 5,000　第3: 2,500　第4: 1,000　第5: 500　第6: 300

登場對手車　Chrysler Crossfire (2004)

SALEEN

Saleen S7俱樂部 美國－SALEEN

積分冠軍 —

Present Car



Nike
NIKE One '22

參賽限制		
執照		ib
輪胎	無	
其他	限Saleen S7	

賽道	
薩特賽車場 I（2圈）	鈴鹿賽車場（3圈）
船長岩-A（4圈）	鷹飛淩（跑車專用道）（4圈）
特別關卡・5號路線-B（4圈）	

獎金	第1	第2	第3	第4	第5	第6
	10,000	6,000	4,000	3,000	1,000	500

登場對手車 Saleen S7 (2002)

Shelby

Shelby Cobra盃 美國－Shelby

積分冠軍 —

Present Car



Shelby
Mustang G.T.350R '65

參賽限制		
執照		ib
輪胎	無	
其他	限Shelby車	

賽道	
西雅圖賽車場-B（2圈）	拉古納・塞卡（2圈）
高速環狀賽道-B（2圈）	山岳考驗賽車場（2圈）
紐約-A（2圈）	

獎金	第1	第2	第3	第4	第5	第6
	10,000	6,000	4,000	3,000	1,000	500

登場對手車 Shelby Cobra 427 (1965)

ASTON MARTIN

AstonMartin節 英國－ASTON MARTIN

積分冠軍 —

Present Car



Aston Martin
DB9 Coupe '03

參賽限制		
執照		b
輪胎	無	
其他	限Aston Martin車	

賽道
富士高速賽道 90's（2圈）
香港-A（3圈）
秋色環狀賽道-A（2圈）

獎金	第1	第2	第3	第4	第5	第6
	2,000	1,000	500	400	300	200

登場對手車 Aston Martin DB7 Vantage Coupe (2000)／Aston Martin Vanquish (2004)

LOTUS

Elise盃 英國－LOTUS

積分冠軍 30,000

Present Car



Lotus
Elise Type 72 '01

參賽限制		
執照		a
輪胎	無	
其他	限Lotus Elise車系	

賽道	
東京・R246-A（1圈）	香港-A（2圈）
秋色環狀賽道-B（2圈）	杏色丘陵賽道-A（2圈）
特別關卡・5號路線-B（2圈）	

獎金	第1	第2	第3	第4	第5	第6
	7,500	5,000	2,500	1,000	500	300

登場對手車 Lotus Elise Sport 190 (1998)／Lotus Motor Sport Elise (1999)

Lotus古典盃 英國－LOTUS

積分冠軍 10,000

Present Car



Lotus
Elan S1 '62

參賽限制		
執照		無
輪胎	無	
其他	限Lotus Europa Special、Elan S1	

賽道	
香港-B（2圈）	筑波賽車場（3圈）
拉古納・塞卡（2圈）	杏色丘陵賽道-B（2圈）
船長岩-A（2圈）	

獎金	第1	第2	第3	第4	第5	第6
	2,000	500	400	300	200	100

登場對手車 Lotus Elan S1 (1962)／Lotus Europa Special (1971)

MG盃 ——英國－MG

積分冠軍 —

Present Car



MG
MGF '97

參賽限制	
執照	a
輪胎	無
其他	限MG車

賽道	
香港-B（2圈）	賽車樂園 II -A（4圈）
鈴鹿賽車場（1圈）	格蘭維利東區賽道-B（2圈）
巴黎歌劇院-A（2圈）	

獎金 第1: 3,000 第2: 1,000 第3: 500 第4: 400 第5: 300 第6: 200

登場對手車 MG TF160 (2003)／MG MGF (1997)

MINI・MINI大作戰 ——英國－MINI

積分冠軍 —

Present Car



Marcos
Mini Marcos GT '70

參賽限制	
執照	無
輪胎	無
其他	限MINI車

賽道	
巴黎歌劇院-A（2圈）	西雅圖賽車場-A（2圈）
東京・R246-A（1圈）	紐約-B（2圈）
俱樂族・5號路線-B（3圈）	

獎金 第1: 3,000 第2: 1,000 第3: 500 第4: 400 第5: 300 第6: 200

登場對手車 MINI COOPER-S (2002)／MINI ONE (2002)

[illegible] ——英國－TVR

積分冠軍 —

Present Car



TVR
Cerbera Speed 12 '00

參賽限制	
執照	a
輪胎	無
其他	限TVR車

賽道	
鈴鹿賽車場 東側賽道（5圈）	巴黎歌劇院-A（4圈）
特別關卡・5號路線 A（3圈）	富士高速賽道 2005（3圈）
拉古納・塞卡（3圈）	

獎金 第1: 3,000 第2: 1,000 第3: 500 第4: 400 第5: 300 第6: 200

登場對手車 TVR Cerbera Speed 12 (2000)／TVR Griffith 500 (1994)

Spitfire盃 ——英國－TRIUMPH

積分冠軍 —

Present Car



Triumph
Spitfire 1500 '74

參賽限制	
執照	a
輪胎	無
其他	限Trinmph Spit Fire 1500

賽道	
船長岩-A（2圈）	俱樂族・5號路線-A（3圈）
鈴鹿賽車場 西側賽道（3圈）	漢城-B（2圈）
秋色環狀迷你賽道-B（4圈）	

獎金 第1: 3,000 第2: 1,000 第3: 500 第4: 400 第5: 300 第6: 200

登場對手車 Trinmph Spit Fire 1500 (1974)

[illegible] ——德國－Audi

積分冠軍 20,000

Present Car



Audi
Le Mans quattro '03

參賽限制	
執照	b
輪胎	無
其他	限Audi TT車系

賽道
船長岩-A（2圈）
東京・R246-B（1圈）
深邃森林賽道-B（2圈）

獎金 第1: 5,000 第2: 2,000 第3: 1,000 第4: 900 第5: 800 第6: 500

登場對手車 Audi TT Coupe 1.8T quattro (2000)／Audi TT Coupe 3.2 quattro (2003)

Audi

A3盃 — 德國－Audi

積分冠軍 —

Present Car



Audi
quattro '82

參賽限制	
執照	無
輪胎	無
其他	限Audi A3 3.2 quattro

賽道：鈴鹿賽車場 東側賽道（3圈）／中場賽道-A（2圈）／拉古納・塞卡（2圈）

獎金	第1	第2	第3	第4	第5	第6
	2,000	500	400	300	200	100

登場對手車：Audi A3 3.2 quattro (2003)

BMW

BMW 1系列大獎盃 — 德國－BMW

積分冠軍 —

Present Car



BMW
BMW 2002 Turbo '73

參賽限制	
執照	無
輪胎	無
其他	限BMW 120d、BMW 120i

賽道：格蘭維利高速賽道（1圈）／鷹飛凌（跑車專用道）（2圈）／茂木賽車場 東側短賽道（2圈）

獎金	第1	第2	第3	第4	第5	第6
	3,000	1,000	500	400	300	200

登場對手車：BMW 120d (2004)／BMW 120i (2004)

'M'俱樂部 — 德國－BMW

積分冠軍 35,000

Present Car



BMW
BMW M3 GTR '03

參賽限制	
執照	a
輪胎	無
其他	限BMW M車系

賽道：船長岩-B（4圈）／鈴鹿賽車場（4圈）／杏色丘陵賽道-A（6圈）／紐堡林（2圈）／巴黎歌劇院-B（8圈）

獎金	第1	第2	第3	第4	第5	第6
	10,000	6,000	4,000	3,000	1,000	500

登場對手車：BMW M5 (2005)／BMW M3 CSL (2003)

Mercedes-Benz

銀箭傳說 — 德國－Mercedes-Benz

積分冠軍 —

Present Car



Mercedes-Benz
CLK Touring Car '00

參賽限制	
執照	a
輪胎	無
其他	限Mercedes-Benz車

賽道：富士高速賽道 90's（3圈）／紐堡林（1圈）／巴黎歌劇院-A（3圈）

獎金	第1	第2	第3	第4	第5	第6
	7,500	5,000	2,500	1,000	500	300

登場對手車：Mercedes-Benz SLR McLaren (2003)／Mercedes-Benz E 55 AMG (2002)

SL挑戰賽 — 德國－Mercedes-Benz

積分冠軍 —

Present Car



Mercedes-Benz
300 SL Coupe '54

參賽限制	
執照	ib
輪胎	無
其他	限Mercedes-Benz SL車系

賽道：杏色丘陵賽道-A（4圈）／富士高速賽道80's（4圈）／船長岩-A（4圈）

獎金	第1	第2	第3	第4	第5	第6
	10,000	6,000	4,000	3,000	1,000	500

登場對手車：Mercedes-Benz SL 65 AMG (R230) (2004)／Mercedes-Benz SL 55 AMG (R230) (2002)

[illegible] 德國－OPEL

積分冠軍 —

Present Car



Opel
Caribra Touring Car '94

參賽限制	
執照	ib
輪胎	無
其他	限Opel Speedster Turbo、Speedster

賽道	
格蘭維利高速賽道（3圈）	鷹飛凌（跑車專用道）（3圈）
秋色環狀賽道-B（4圈）	西雅圖賽車場-A（3圈）
鈴鹿賽車場 東側賽道（4圈）	

獎金	第1	第2	第3	第4	第5	第6
	7,500	5,000	2,500	1,000	500	300

登場對手車 Opel Speedster (2000)／Opel Speedster Turbo (2000)

[illegible] 德國－Volkswagen

積分冠軍 25,000

Present Car



Volkswagen
Beetle 1100 Standard '49

參賽限制	
執照	b
輪胎	無
其他	限Volkswagen Beetle車系

賽道	
富士高速賽道 90's（2圈）	鈴鹿賽車場（1圈）
茂木賽車場 公路賽道（2圈）	西雅圖賽車場-A（2圈）
筑波賽車場（3圈）	

獎金	第1	第2	第3	第4	第5	第6
	2,500	1,000	500	400	300	200

登場對手車 Volkswagen New Beetle Cup Car (2000)

Lupo賽 德國－Volkswagen

積分冠軍 25,000

Present Car



Volkswagen
Karmann Ghia Coupe '68

參賽限制	
執照	a
輪胎	無
其他	限Volkswagen Lupo車系

賽道	
富士高速賽道 90's（2圈）	鈴鹿賽車場（1圈）
紐堡林（1圈）	鷹飛凌（跑車專用道）（2圈）
筑波賽車場（3圈）	

獎金	第1	第2	第3	第4	第5	第6
	5,000	1,000	500	400	300	200

登場對手車 Volkswagen Lupo GTI Cup Car (2003)／Volkswagen Lupo Cup Car (2000)

GTI賽 德國－Volkswagen

積分冠軍 —

Present Car



Volkswagen
Golf I GTI '76

參賽限制	
執照	b
輪胎	無
其他	限Volkswagen GTI車系

賽道	
香港-B（2圈）	中場賽道-B（2圈）
筑波賽車場（3圈）	深邃森林賽道-B（2圈）
巴黎歌劇院-A（2圈）	

獎金	第1	第2	第3	第4	第5	第6
	2,000	1,000	500	400	300	200

登場對手車 Volkswagen Golf V GTI (2005)／Volkswagen Golf I GTI (1976)

GTA賽 義大利－Alfa ROMEO

積分冠軍 —

Present Car



Alfa Romeo
Giulia Sprint GTA 1600 '65

參賽限制	
執照	無
輪胎	無
其他	限Alfa Romeo GTA車系

賽道
格蘭維利東區賽道-B（2圈）
筑波賽車場（3圈）
杏色丘陵賽道-A（2圈）

獎金	第1	第2	第3	第4	第5	第6
	2,000	500	400	300	200	100

登場對手車 Alfa Romeo 147 GTA (2002)／Alfa Romeo Giulia Sprint GTA 1600 (1965)

Citroen

2HP・2CV　法國－Citroen　積分冠軍 10,000

Present Car



Citroen
2CV Type A '54

參賽限制		賽道	
執照	無	巴黎歌劇院-B（1圈）	深邃森林賽道-B（1圈）
輪胎	無	法國蔚藍海岸（1圈）	筑波賽車場（2圈）
其他	限Citroen 2CV Type A	秋色環狀迷你賽道-A（2圈）	

獎金　第1: 2,000　第2: 500　第3: 400　第4: 300　第5: 200　第6: 100

登場對手車　Citroen 2CV Type A (1954)

Renault

Clio大賽區　法國－Renault　積分冠軍 50,000

Present Car



Renault
Lutecia V6 24V Race Car '00

參賽限制		賽道	
執照	IB	鈴鹿賽車場（3圈）	深邃森林賽道-A（4圈）
輪胎	無	茂木賽車場 公路賽道（4圈）	船長岩-B（4圈）
其他	限Renault Lutecia 車系	筑波賽車場（7圈）	

獎金　第1: 10,000　第2: 6,000　第3: 4,000　第4: 3,000　第5: 1,000　第6: 500

登場對手車　Renault Lutecia Renault Sport Trophy V6 24V Race Car (2000)

Megane盃　法國－Renault　積分冠軍 —

Present Car



Renault
AVANTIME '02

參賽限制		賽道	
執照	A	鈴鹿賽車場 東側賽道（3圈）	漢城-A（3圈）
輪胎	無	巴黎歌劇院-A（3圈）	法國蔚藍海岸（2圈）
其他	限Renault Megane 車系	拉古納・塞卡（2圈）	

獎金　第1: 7,500　第2: 5,000　第3: 2,500　第4: 1,000　第5: 500　第6: 300

登場對手車　Renault Megane 2.0 16V (2003)

Peugeot

206盃　法國－Peugeot　積分冠軍 35,000

Present Car



Peugeot
205 Turbo 16 Rally Car '85

參賽限制		賽道	
執照	IB	巴黎歌劇院-A（4圈）	鈴鹿賽車場 東側賽道（5圈）
輪胎	無	筑波賽車場（5圈）	法國蔚藍海岸（3圈）
其他	限Peugeot 206 車系	賽車樂園 II-B（8圈）	

獎金　第1: 7,500　第2: 5,000　第3: 2,500　第4: 1,000　第5: 500　第6: 300

登場對手車　Peugeot 206 RC (2003)／Peugeot 206 S16 (1999)

Alpine

Alpine盃　法國－Alpine　積分冠軍 50,000

Present Car



Alpine
A110 1600S '73

參賽限制		賽道	
執照	A	東京・R246-A（2圈）	特別關卡・5號路線-A（2圈）
輪胎	無	山岳考驗賽車場-A（3圈）	格蘭維利高速賽道-A（2圈）
其他	限Alpine車	巴黎歌劇院-B（3圈）	

獎金　第1: 7,500　第2: 5,000　第3: 2,500　第4: 1,000　第5: 500　第6: 300

登場對手車　Alpine A110 1600S (1973)／Alpine A310 1600VE (1973)

格蘭維利300公里

Present Car

Mercedes-Benz
Sauber Mercedes C9 Race Car '89

參賽限制	
執照	ib
輪胎	無
其他	無

獎金			
第1:	400,000	第4:	65,000
第2:	100,000	第5:	40,000
第3:	85,000	第6:	11,000

賽道 格蘭維利高速賽道-A（60圈）

登場對手車 Mazda RX-7 LM Race Car (2001)
Toyota WOODONE Tom's Supra (JGTC) (2003)

拉古納・塞卡200圈

Present Car

Ford
Ford GT40 Race Car '69

參賽限制	
執照	ib
輪胎	無
其他	無

獎金			
第1:	200,000	第4:	50,000
第2:	80,000	第5:	25,000
第3:	65,000	第6:	9,500

賽道 拉古納・塞卡（90圈）

登場對手車 Saleen S7 (2002)
Ford MUSTANG SVT Cobra R (2000)

Roadster 4小時耐久賽

Present Car

Mazda
RX-7 LM Race Car '01

參賽限制	
執照	無
輪胎	普通胎 跑車胎
其他	限Mazda ROADSTER車系

獎金			
第1:	100,000	第4:	35,000
第2:	60,000	第5:	15,000
第3:	45,000	第6:	8,000

賽道 筑波賽車場（4小時00分）

登場對手車 Mazda ROADSTER 1.8 RS (NB) (1998)
Mazda Eunos Roadster J-Limited II (NA) (1993)

東京R246 300公里

Present Car

Mitsubishi
FTO Super Touring Car '97

參賽限制	
執照	ib
輪胎	無
其他	無

獎金			
第1:	200,000	第4:	50,000
第2:	80,000	第5:	25,000
第3:	65,000	第6:	9,500

賽道 東京・R246-A（60圈）

登場對手車 Nissan MOTUL PITWORK Z (JGTC) (2004)
Ford 2000 Ford Falcon XR8 (2000)

超高速100圈

Present Car

Honda
NSX-R Prototype LM Race Car '02

參賽限制	
執照	ib
輪胎	無
其他	無

獎金			
第1:	200,000	第4:	50,000
第2:	80,000	第5:	25,000
第3:	65,000	第6:	9,500

賽道 茂木賽車場 超高速賽道（100圈）

登場對手車 Nissan R89C Race Car (1989)
Mazda 787B Race Car (1991)

紐堡林24小時耐久賽

Present Car

Polyphony Digital
Formula Gran Turismo '04

參賽限制	
執照	ib
輪胎	無
其他	無

獎金			
第1:	1,200,000	第4:	150,000
第2:	500,000	第5:	120,000
第3:	300,000	第6:	100,000

賽道 紐堡林（24小時00分）

登場對手車 BMW M3 GTR Race Car (2001)
Audi Abt Audi TT-R Touring car (2002)

紐堡林4小時耐久賽

Present Car

Audi
Abt Audi TT-R Touring car '02

參賽限制	
執照	ib
輪胎	普通胎 跑車胎
其他	無

獎金			
第1:	200,000	第4:	50,000
第2:	80,000	第5:	25,000
第3:	65,000	第6:	9,500

賽道 紐堡林（4小時00分）

登場對手車 Honda NSX Type S (2001)
Opel Speedster Turbo (2000)

鈴鹿1000公里

Present Car

Lister
Storm V12 Race Car '99

參賽限制	
執照	ib
輪胎	無
其他	無

獎金			
第1:	350,000	第4:	60,000
第2:	130,000	第5:	30,000
第3:	70,000	第6:	10,000

賽道 鈴鹿賽車場（172圈）

登場對手車 Nissan MOTUL PITWORK Z (JGTC) (2004)
Ford 2000 Ford Falcon XR8 (2000)

茂木8小時耐久賽

Present Car

Honda
NSX-R Prototype LM Road Car '02

參賽限制	
執照	a
輪胎	普通胎 跑車胎
其他	無

獎金			
第1:	120,000	第4:	40,000
第2:	60,000	第5:	15,000
第3:	50,000	第6:	7,000

賽道 茂木賽車場 公路賽道（8小時00分）

登場對手車 Spoon S2000 (2000)
Opera Performance 350Z (2004)

筑波9小時耐久賽

Present Car

Nissan
CALSONIC SKYLINE GT-R Race Car '93

參賽限制	
執照	b
輪胎	普通胎 跑車胎
其他	無

獎金			
第1:	150,000	第4:	45,000
第2:	70,000	第5:	20,000
第3:	55,000	第6:	9,000

賽道 筑波賽車場（9小時00分）

登場對手車 Renault Lutecia Renault Sport V6 Phase 2 (2003)
Subaru IMPREZA Sedan WRX STi (GD Type-II) (2002)

License & Race Guide

耐久大賽

薩特賽車場耐久24小時 I

Present Car



Audi
R8 Racecar '01

參賽限制		
執照	ia	
輪胎	無	
其他	無	

獎金			
第1:	1,200,000	第4:	150,000
第2:	500,000	第5:	120,000
第3:	300,000	第6:	100,000

賽道	薩特賽車場 I（24小時00分）
登場對手車	Nissan R92CP Race Car (1992) Nissan R89C Race Car (1989)

薩特賽車場耐久24小時 II

Present Car



Bentley
Speed 8 Race Car '03

參賽限制		
執照	ia	
輪胎	無	
其他	無	

獎金			
第1:	1,000,000	第4:	120,000
第2:	400,000	第5:	100,000
第3:	250,000	第6:	80,000

賽道	薩特賽車場 II（24小時00分）
登場對手車	Nissan R92CP Race Car (1992) Toyota MINOLTA Toyota 88C-V Race Car (1989)

富士1000公里

Present Car



Nissan
R92CP Race Car '92

參賽限制		
執照	ia	
輪胎	無	
其他	無	

獎金			
第1:	750,000	第4:	100,000
第2:	250,000	第5:	80,000
第3:	120,000	第6:	40,000

賽道	富士高速賽道 90's（228圈）
登場對手車	Mercedes-Benz Sauber Mercedes C9 Race Car (1989) BMW V12 LMR Race Car (1999)

鷹飛淩世界跑車大獎賽

Present Car



Ford
GT LM Race Car '02

參賽限制		
執照	ia	
輪胎	無	
其他	無	

獎金			
第1:	500,000	第4:	80,000
第2:	120,000	第5:	50,000
第3:	100,000	第6:	12,000

賽道	鷹飛淩（跑車專用道）（2小時45分）
登場對手車	Nissan R92CP Race Car (1992) Nissan R89C Race Car (1989)

船長岩200圈

Present Car



Toyota
MINOLTA TOYOTA 88C-V Racecar (1989)

參賽限制		
執照	a	
輪胎	普通胎 跑車胎	
其他	無	

獎金			
第1:	250,000	第4:	65,000
第2:	100,000	第5:	40,000
第3:	85,000	第6:	11,000

賽道	船長岩-A（66圈）
登場對手車	Lotus Motor Sport Elise (1999) Pagani Zonda C12 (2000)

紐約200圈

Present Car



Dodge
Charger Super Bee 426 Hemi '71

參賽限制		
執照	a	
輪胎	普通胎 跑車胎	
其他	無	

獎金			
第1:	250,000	第4:	65,000
第2:	100,000	第5:	40,000
第3:	85,000	第6:	11,000

賽道	紐約-A（76圈）
登場對手車	Chevrolet Corvette Z06 (C5) (2000) Lotus Esprit Sport 350 (2000)

特殊狀況競賽

義大利拉力賽（容易）

Present Car



Cadillac
CIEN '02

參賽限制	
執照	a
輪胎	無
其他	無
獎金	第1: 5,000

賽道	義大利賽道-A（2圈）／義大利賽道-B（2圈）
登場對手車	Renault 5 Turbo (1980) Lancia DELTA HF Integrale Evolutione (1991)

阿瑪菲拉力賽（容易）

Present Car



Toyota
RSC Rally Raid Car '02

參賽限制	
執照	a
輪胎	無
其他	無
獎金	第1: 5,000

賽道	阿瑪菲海岸-A（2圈）／阿瑪菲海岸-B（2圈）
登場對手車	Renault 5 Turbo (1980) Lancia DELTA HF Integrale Evolutione (1991)

大峽谷拉力賽（容易）

Present Car



Ford
RS200 '84

參賽限制	
執照	a
輪胎	泥地胎
其他	無
獎金	第1: 5,000

賽道	大峽谷-A（2圈）／大峽谷-B（2圈）
登場對手車	Renault 5 Turbo (1980) Mitsubishi Lancer 1600 GSR Rally Car (1974)

瑞斯勒冰上競賽（容易）

Present Car



TOYOTA
RSC '01

參賽限制	
執照	a
輪胎	雪地胎
其他	無
獎金	第1: 5,000

賽道	冰面競技場-A（2圈）／冰面競技場-B（2圈）
登場對手車	Toyota CELICA 2000GT-FOUR (ST165) (1986) Mitsubishi Lancer 1600 GSR Rally Car (1974)

霧慕尼拉力賽（容易）

Present Car



Infiniti
FX45 Concept '02

參賽限制		
執照	a	
輪胎	雪地胎	
其他	無	
獎金	第1: 5,000	

賽道	霧慕尼-A（2圈）／霧慕尼-B（2圈）
登場對手車	Audi quattro (1982) Lancia DELTA HF Integrale Evolutione (1991)

喬治五世拉力賽（容易）

Present Car



Alpine
A310 1600VE '73

參賽限制		
執照	a	
輪胎	無	
其他	無	
獎金	第1: 5,000	

賽道	巴黎喬治五世-A（2圈）／巴黎喬治五世-B（2圈）
登場對手車	Lancia DELTA HF Integrale Evolutione (1991) Toyota CELICA 2000GT-FOUR (ST165) (1986)

瑞士阿爾卑斯山拉力賽（容易）

Present Car



Mitsubishi
CZ-3 Tarmac '01

參賽限制		
執照	a	
輪胎	泥地胎	
其他	無	
獎金	第1: 5,000	

賽道	瑞士阿爾卑斯-A（2圈）／瑞士阿爾卑斯-B（2圈）
登場對手車	Mitsubishi Lancer Evolution GSR (1992) Renault 5 Turbo (1980)

大溪地迷宮（容易）

Present Car



Renault
5 Turbo '80

參賽限制		
執照	a	
輪胎	泥地胎	
其他	無	
獎金	第1: 5,000	

賽道	大溪地迷宮-A（2圈）／大溪地迷宮-B（2圈）
登場對手車	Audi quattro (1982) Toyota CELICA 2000GT-FOUR (ST165) (1986)

筑波泥地賽（容易）

Present Car



Mazda
RX-8 Concept (Type-I) '01

參賽限制		
執照	a	
輪胎	無	
其他	無	
獎金	第1: 5,000	

賽道	筑波賽車場 溼地（2圈）
登場對手車	Lotus Elise 111R (2004) Mitsubishi Lancer Evolution VIII GSR (2003)

優勝美地越野賽 I（容易）

Present Car



Land Rover
Range Stormer '04

參賽限制		
執照	a	
輪胎	泥地胎	
其他	無	
獎金	第1: 5,000	

賽道	主教岩 小徑 I-A（2圈）／主教岩 小徑 I-B（2圈）
登場對手車	Audi quattro (1982) Toyota CELICA GT-FOUR RC (ST185) (1991)

優勝美地越野賽 II（容易）

Present Car



Hyundai
HCD6 '01

參賽限制		
執照	a	
輪胎	泥地胎	
其他	無	
獎金	第1: 5,000	

賽道	主教岩 小徑 II-A（2圈）／主教岩 小徑 II-B（2圈）
登場對手車	Renault 5 Turbo (1980) Audi quattro (1982)

恩布里亞拉力賽（普通）

Present Car



Lancia
Delta HF Integrale Rally Car '92

參賽限制		
執照	ib	
輪胎	無	
其他	無	
獎金	第1: 10,000	

賽道	義大利賽道-A（3圈）／義大利賽道-B（3圈）
登場對手車	Mitsubishi STARION 4WD Rally Car (1984) Mitsubishi Lancer Evolution VI RS TOMMI MAKINEN Edition (2000)

嘉普里拉力賽（普通）

Present Car



Subaru
IMPREZA Rally Car Prototype '01

參賽限制		
執照	ib	
輪胎	無	
其他	無	
獎金	第1: 10,000	

賽道	阿瑪菲海岸-A（3圈）／阿瑪菲海岸-B（3圈）
登場對手車	Mitsubishi Lancer Evolution VI RS TOMMI MAKINEN Edition (2000) Renault Lutecia Renault Sport V6 Phase 2 (2003)

大峽谷拉力賽（普通）

Present Car



Mitsubishi
CZ-3 Tarmac Rally Car '02

參賽限制		
執照	ib	
輪胎	泥地胎	
其他	無	
獎金	第1: 10,000	

賽道	大峽谷-A（3圈）／大峽谷-B（3圈）
登場對手車	Renault Lutecia Renault Sport V6 Phase 2 (2003) Mitsubishi Lancer Evolution IV GSR (1996)

特殊狀況競賽

[illegible]斯勒冰上競賽（普通）

Present Car



Mitsubishi
Lancer Evolution IV Rally Car

參賽限制		
	執照	ib
	輪胎	雪地胎
	其他	無
獎金	第1:	10,000
賽道	冰面競技場-A（3圈）／冰面競技場-B（3圈）	
登場對手車	Toyota CELICA GT-FOUR Rally Car (ST185) (1995) Mitsubishi Lancer Evolution II GSR (1994)	

霞慕尼拉力賽（普通）

Present Car



Subaru
IMPREZA Rally Car '01

參賽限制		
	執照	ib
	輪胎	雪地胎
	其他	無
獎金	第1:	10,000
賽道	霞慕尼-A（3圈）／霞慕尼-B（3圈）	
登場對手車	Renault Lutecia Renault Sport V6 Phase 2 (2003) Mitsubishi Lancer Evolution VI RS TOMMI MAKINEN Edition (2000)	

[illegible]治五世拉力賽（普通）

Present Car



Renault
5 Maxi Turbo Rally Car '85

參賽限制		
	執照	ib
	輪胎	無
	其他	無
獎金	第1:	10,000
賽道	巴黎喬治五世-A（3圈）／巴黎喬治五世-B（3圈）	
登場對手車	Mitsubishi Lancer 1600 GSR Rally Car (1974) Renault Lutecia Renault Sport V6 Phase 2 (2003)	

瑞士阿爾卑斯拉力賽（普通）

Present Car



Toyota
CELICA Rally Car (ST205) '95

參賽限制		
	執照	ib
	輪胎	泥地胎
	其他	無
獎金	第1:	10,000
賽道	瑞士阿爾卑斯-A（3圈）／瑞士阿爾卑斯-B（3圈）	
登場對手車	Ford RS200 (1984) Mitsubishi Lancer Evolution IV Rally Car (1997)	

[illegible]道大溪地（普通）

Present Car



Ford
Escort Rally Car '98

參賽限制		
	執照	ib
	輪胎	泥地胎
	其他	無
獎金	第1:	10,000
賽道	大溪地迷宮-A（3圈）／大溪地迷宮-B（3圈）	
登場對手車	Subaru IMPREZA Sedan WRX STi spec C (GD Type-III) (2004) Mitsubishi Lancer Evolution VI RS TOMMI MAKINEN Edition (2000)	

[illegible]

Present Car



Mazda
Atenza Touring Car '02

參賽限制		
	執照	ib
	輪胎	無
	其他	無
獎金	第1:	10,000
賽道	筑波賽車場 濕地（3圈）	
登場對手車	Mercedes-Benz SL 600 (R230) (2004) Mercedes-Benz SLR McLaren (2003)	

優勝美地越野賽 I（普通）

Present Car



Subaru
IMPREZA Rally Car '99

參賽限制		
	執照	ib
	輪胎	泥地胎
	其他	無
獎金	第1:	10,000
賽道	主教岩 小徑 I-A（3圈）／主教岩 小徑 I-B（3圈）	
登場對手車	Mitsubishi Lancer Evolution IV GSR (1996) Ford RS200 (1984)	

優勝美地越野賽 II（普通）

Present Car



Toyota
CELICA Rally Car (ST185) '95

參賽限制		
	執照	ib
	輪胎	泥地胎
	其他	無
獎金	第1:	10,000
賽道	主教岩 小徑 II-A（3圈）／主教岩 小徑 II-B（3圈）	
登場對手車	Ford RS200 (1984) Subaru IMPREZA Sedan WRX STi (GC) (1994)	

溫布里亞拉力賽（困難）

Present Car



Lancia
Delta S4 Rally Car '85

參賽限制		
	執照	ia
	輪胎	無
	其他	無
獎金	第1:	20,000
賽道	義大利賽道-A（5圈）／義大利賽道-B（5圈）	
登場對手車	Subaru IMPREZA Rally Car (2003) Renault 5 Maxi Turbo Rally Car (1985)	

[illegible]普里拉力賽（困難）

Present Car



Ford
RS200 Rally Car '85

參賽限制		
	執照	ia
	輪胎	無
	其他	無
獎金	第1:	20,000
賽道	阿瑪菲海岸-A（5圈）／阿瑪菲海岸-B（5圈）	
登場對手車	Peugeot 205 Turbo 16 Evolution 2 Rally Car (1986) Renault 5 Maxi Turbo Rally Car (1985)	

特殊狀況競賽

大峽谷拉力賽（困難）

Present Car



Mitsubishi
STARION 4WD Rally Car '84

參賽限制	執照	ia
	輪胎	泥地胎
	其他	無
獎金	第1: 20,000	

賽道	大峽谷-A（5圈）／大峽谷-B（5圈）
登場對手車	Subaru IMPREZA Rally Car (2003) Mitsubishi Lancer Evolution Super Rally Car (2003)

惠斯勒冰上競賽（困難）

Present Car



Nissan
BLUEBIRD Rally Car '69

參賽限制	執照	ia
	輪胎	雪地胎
	其他	無
獎金	第1: 20,000	

賽道	冰面競技場-A（5圈）／冰面競技場-B（5圈）
登場對手車	Mitsubishi Lancer Evolution VI Rally Car (1999) Mitsubishi Lancer Evolution Super Rally Car (2003)

霞慕尼拉力賽（困難）

Present Car



Lancia
STRATOS Rally Car '77

參賽限制	執照	ia
	輪胎	雪地胎
	其他	無
獎金	第1: 20,000	

賽道	霞慕尼-A（5圈）／霞慕尼-B（5圈）
登場對手車	Subaru IMPREZA Rally Car (2003) Toyota COROLLA Rally Car (1998)

喬治五世拉力賽（困難）

Present Car



Peugeot
205 Turbo 16 Evo2 Rally Car

參賽限制	執照	ia
	輪胎	無
	其他	無
獎金	第1: 20,000	

賽道	巴黎喬治五世-A（5圈）／巴黎喬治五世-B（5圈）
登場對手車	Renault 5 Maxi Turbo Rally Car (1985) Peugeot 205 Turbo 16 Evolution 2 Rally Car (1986)

[illegible]

Present Car



Nissan
240RS Rally Car '85

參賽限制	執照	ia
	輪胎	泥地胎
	其他	無
獎金	第1: 20,000	

賽道	瑞士阿爾卑斯-A（5圈）／瑞士阿爾卑斯-B（5圈）
登場對手車	Toyota COROLLA Rally Car (1998) Subaru IMPREZA Rally Car (2003)

[illegible]

Present Car



Mitsubishi
PAJERO Rally Raid Car '85

參賽限制	執照	ia
	輪胎	泥地胎
	其他	無
獎金	第1: 20,000	

賽道	大溪地迷宮-A（5圈）／大溪地迷宮-B（5圈）
登場對手車	Ford RS200 Rally Car (1985) Lancia Delta S4 Rally Car (1985)

筑波濕地賽（困難）

Present Car



Ford
Ford GT '02

參賽限制	執照	ia
	輪胎	無
	其他	無
獎金	第1: 20,000	

賽道	筑波賽車場 濕地（5圈）
登場對手車	Audi R8 Race Car (2001) TOYOTA MINOLTA Toyota 88C-V Race Car (1989)

優勝美地越野賽 I（困難）

Present Car



Suzuki
ESCUDO Dirt Trial Car '98

參賽限制	執照	ia
	輪胎	泥地胎
	其他	無
獎金	第1: 20,000	

賽道	主教岩 小徑 I-A（5圈）／主教岩 小徑 I-B（5圈）
登場對手車	Renault 5 Maxi Turbo Rally Car (1985) Lancia Delta S4 Rally Car (1985)

[illegible]

Present Car



Mitsubishi
PAJERO Evolution Rally Car

參賽限制	執照	ia
	輪胎	泥地胎
	其他	無
獎金	第1: 20,000	

賽道	主教岩 小徑 II-A（5圈）／主教岩 小徑 II-B（5圈）
登場對手車	Mitsubishi Lancer Evolution VI Rally Car (1999) Subaru IMPREZA Rally Car (2003)

GRAN TURISMO 4 Official Guidebook **Chapter**

7

COURSE GUIDE




POLYPHONY
elf
GRAN TURISMO
4



[GRAN TURISMO 4 Official Guidebook]

SPECIAL INTERVIEW

Takayuki Kinoshita

木下隆之

關於賽車聖地・紐堡林的嚴苛與魅力

木下隆之先生是以賽車選手、車訊記者的雙重身份活躍於業界，並在紐堡林擁有多次新車試駕以及評論等經驗，而且又曾是紐堡林24小時耐久賽的日本最佳紀錄保持者。這次特別邀請他試玩『GT4』的紐堡林賽道，並以專業的視點來陳述其難度以及魅力所在。

「一般的理論在紐堡林是不適用的」

——：首先想要請教您的是，紐堡林究竟是怎樣的一條賽道呢？

木下：紐堡林毫無疑問地可說是全世界第一嚴苛、激烈的賽道。其長度也是世界第一。另外就是真的很危險；完全沒有任何半點安全區域可言，道路又狹窄。路面狀態極差。還有，高低起伏也相當大。雖然身為一個職業賽車手平常不能輕易說出「太恐怖了」這樣的話。不過在紐堡林，你倒是可以堂堂正正地說出「恐怖」這兩個字。

——：的確，就算在遊戲進行中應該也可以體會到路面的顛簸。

木下：是的，用「跳躍的賽道」來形容是最恰當不過了。不禁要感嘆即便它不屬於拉力賽道，竟也會有如此讓車輛跳躍的賽車場。不過啦，也正因如此，才更具有挑戰的價值⋯以普通的賽車場來說好了，只要跑個幾圈大致上都可以弄清楚其中的路況。但是對紐堡林，這樣可是行不通的。雖然我已經參加過紐堡林24小時耐久賽10次左右了，而且比賽之外也經常在練習，不過還是沒有辦法確實掌握所有路況。普通的賽車場路面都是相當平整，且每個部分材質都相同。但紐堡林的路面就很顛簸不平。且紐堡林在修補賽道的時候，每次使用的柏油成分都不一樣，因此整體路面的狀況可說是差異很大；有抓地力相當好的路面，也有非常滑溜的路面。因此，一般的理論在這裡是不適用的。依照路段的不同，有時候反而偏離取線抓地力會更好。也有些地方是，樹木的生長方式和山的起伏會讓人誤以為那邊有一個傾斜彎，但是實際上根本沒有的。

——：剛才請您試玩了『GT4』，感覺怎麼樣呢？

木下：這真是太神奇了！雖然我對遊戲很不擅長，不過跑起來卻比想像中還要好，擬真度可說是相當的高啊（笑）。

——：（笑）玩到第二遍以後，只剩下幾個彎道還有點轉向不足而已，算是跑得相當不錯呢。

木下：也沒有啦！其實也沒有那麼厲害。但我要強調的是，遊戲擬真度的確很高。如果硬要挑毛病，煞車稍微再重一些，會產生反作用力的話就更好了。現實中的SKYLINE（※1）煞車是比遊戲裡還要再重一些的。不過想想不久以後應該也能輕易做到這種地步了吧？再來，若是連G力都有的話，那就幾乎可說是真的車子了。

——：順便請教您，選手生涯至今為止究竟跑過了多少圈呢？

木下：富士或鈴鹿之類的大概跑了好幾千圈，已經到記不得的程度了。紐堡林的話，很努力地跑完1000圈也有吧？說到1000圈，如果只是筑波之類的1000圈，任誰都可以很快達成吧？（笑）

——：最近國產車也開始盛行在紐堡林進行測試了，可是為什麼大家都要去紐堡林呢？

木下：舉例來說，用可以跑出300km/h的車子和可以跑出120km/h的車子，各自跑出100km/h時，就算速度相同，感覺也會完全不一樣；與其說是安心感，不如說是一種「紮實」的感覺吧。所以，車子如果可以在高速下安定地行駛，那在輕鬆的行駛狀態下也能體會出那種紮實感。同樣在十字路口轉彎，能克服紐堡林考驗與沒有克服過紐堡林的車子就會出現極大的差異。為什麼說德國車都感覺比較好？那也是因為有紐堡林在把關的緣故。沒有跑過紐堡林的車子真的就是差一截。日本車意識到這點之後，驚覺若不能通過紐堡林這個合格點就無法成為第一流，於是慌忙地跟進。經過了10年左右，現在總算是稍微有點進步了。不過嚴格說起來，還是有一段差距；要順暢地在紐堡林行駛的話，不是說把懸吊系統的衝程增長，或是把車體的堅固性提高這樣就夠了。最重要的還是追求乘坐時的安全感。如果是在日本的測試賽道跑，絕對不會發生猛烈撞擊的情況吧？可是在紐堡林就可以藉由這種撞擊的恐怖感，體會到儀表板的形狀、駕駛艙的大小幅度，這些部分會不會太突出、發生撞擊的話會怎麼樣等等問題。因此，像方向盤的堅固性與車體樑柱的可靠度，甚至包含車門的重量等各式各樣的小地方都能於此給予正確的評價。所以說，在紐堡林能順利行駛的車輛，不管到哪裡都不會有問題。

「這是一條能再度體認自己身為賽車選手的賽道」

——首次挑戰紐堡林的時候，是怎麼樣的一個狀況？

木下：最早那次是開PRIMERA吧？在決定用32GT-R參賽後，約一個月前進行練習時所開的車就是PRIMERA。

——實際第一次跑的感覺又是如何？

木下：啊，那次真的是很糟糕。賽道既窄，且急，又不清楚路況。不過大家都說，幸好一開始的時候，就碰巧和現在的搭檔修施曼（※2）一起出賽。由於他之前已經在紐堡林跑過數萬圈了，因此特地請他開前導車帶著我跑。這就是第一次的經驗。其實原本我是抱持著「世界上應該沒有記不住的賽道」這樣的心態而小看了這裡，所以事先也沒有特別做功課。而且那時候也缺乏關於紐堡林的情報，於是便以「我

※1：SKYLINE⋯⋯參加紐堡林24小時耐久賽時由FALKEN改良的R34型GT-R。在本作中，日產FALKEN GT-R也以車種之一的形式登場，這次的訪談當中請木下先生試玩的車輛，當然也是這台FALKEN GT-R。

※2：修施曼（D.Schoysman）⋯⋯駕駛經驗豐富的比利時賽車手，擁有在紐堡林總計超過10000圈的實戰記錄，是位技術十分老練的選手

好歹也當了這麼多年賽車手！」的傲氣貿然前往，但是去過之後感想反而變成「那敢按呢？」了。之後一個禮拜趕緊跟著修施曼跑，一邊向他請教許多細節，自己才慢慢學起來。

——：原來如此，那木下先生在紐堡林駕駛時的心境，前後究竟是如何變化的呢？

木下：其實，因為恐懼所以自己的心情一直很緊張。每次在日本出發前都事先有覺悟，如果真的發生什麼意外的話就完蛋了。但是，實際在駕駛的時候，若不抱著九死一生的決心拚命去超越極限的話，跑起來也沒有意義了。可能就是因為如此，才會難以擺脫這股恐懼吧；總之在紐堡林，真的只有「恐怖」兩字可言。再來，或許有點離題了也說不一定。我每年在（紐堡林）比賽結束的時候都會去買一支手錶，當作是給自己平安無事生還的紀念。因為經過長時間的駕駛之後，通常「車子狀況有點怪怪」這種感覺出來時，我都會想說「應該還可以再撐一下吧？」。而且在24小時耐久賽中一定會碰到夜間駕駛的情況。雖說基本上如果牢記賽道全貌的話，晚上或白天跑是沒有差別的。不過有時候在彎道轉角處可能會有故障車輛停放也說不定；如果工作人員沒有將賽道上的障礙物清除的話那可是非常危險的。夜間賽道上的視線十分模糊，清晨時偶爾也會起霧。但每次又會想說，如果在這裡鬆開油門，會造成多餘的時間流失，所以才會一直緊繃著神經駕駛。真的是有一種不知何時會發生重大事故的感觸，所以才會一邊駕駛著，一邊天真的想說「如果可以活著回來的話就買支手錶吧」。

——：那麼，至今有沒有遭遇過危險的經驗？

木下：千鈞一髮的例子啊，大概有兩次左右吧？幸虧一次也沒有真的演變成撞擊事故的結果就是了。不過，車輛失控的那時我會不自覺地閉上眼睛，想說「啊，完蛋了，這次死定了」。不過幸好都奇蹟似地迴避掉了悲劇，所以現在我才能在這裡說話。

——：原來還是有那樣的體驗。在如此恐怖的紐堡林耐久賽中，究竟要駕駛多長的距離呢？

木下：耐久賽一共是4個人接力完成的，每個人大約要負責130圈。那項比賽的長度大約是大獎賽賽車場（Grand Prix Circuit）（※3）的全長再加5公里左右。

——：所以實際上，比賽前究竟會練習到怎麼樣的程度？

木下：在比賽前，很可惜並無法讓我們隨便試跑，因為管理是相當嚴密的。預賽前一天會先舉行12圈的小型比賽，要參加正式比賽的隊伍大部分都會來跑。只不過除了當地選手之外，應該很少有人會真的以獲勝為目的，大部分都把小型比賽當作測試。所以說為了有效使用這12圈，每1圈都要進入維修站換車胎之類的，用意真的就是公開測試。接著隔天，會有4小時的預賽。4小時究竟是長是短，其實是相當微妙的。由賽道的長度來看，絕對不算太長，而且還有4名賽車手輪流。另外，講些題外話，因為總共大概會有210輛左右的車輛出賽。如果說通知3點入場，然後就真的以為「啊，差不多快3點了」這樣想著才來到整備場的話，會發現那邊早就已經大塞車了。光是進入賽道之前竟然就花了一個多小時（笑）。雖然這樣形容好像很誇張，不過實際上就是這麼誇張！普通比賽的話，「喔，還有五分鐘，差不多該出發了」，這樣最慢大概也只要等個兩、三分鐘就可以入場。可是在紐堡林，「喂喂，還沒有好嗎？」，竟然要等個一小時左右！「開著賽車也會碰到塞車」，還真是令人想像不到啊（笑）。

——：原來如此。先前聽您說紐堡林很恐怖，但相反地覺得很棒的地方又在哪裡呢？

木下：其實，就是因為紐堡林是條充滿挑戰性的賽道，所以更具有攻略的價值。說好聽一點，這是一條能再度體認自己身為賽車選手的賽道。如果只是一直在相同的地方比賽，因為是自己熟知的賽車場，所有狀況本來就在自己的掌控之中。在那種前提下，通常駕駛只是為了引出車輛的最高性能而已，所以離恐懼感或速度感之類的，其實都還有一段距離。不過在紐堡林當中，反而是恐懼感會最先報到；就像是「在這邊油門踩到底不會有問題吧？嗚哇！真恐怖。喔喔，過去了!!」；與其說似乎回到剛進入賽車界的初學者，不如說再一次確認自己是不是真正的賽車手吧？當駕駛時如同自己計算好的般順利通過了，那一瞬間真的是超暢快的！這也是在其他賽道所無法體會到的感覺。

「其實這已經是一個契機了，真的來嘗試後會發現更實際且有趣」

——：木下先生最早是怎麼進入賽車這個領域的呢？

木下：理由再單純也不過了。我從小學起就很喜歡車子，總是「車子、車子」的離不開嘴邊。因此，從學生時代便加入汽車社之類的社團，也開始接觸障礙賽及泥地賽之類的賽事。畢業之後，到汽車雜誌編輯部上班，接著便一邊從事編輯工作一邊開始玩賽車。事實上在學生時代，因為環境不允許，也沒有資金的緣故，就只差沒有親自接觸過實際的賽車而已。離開學校之後成為上班族，想說參加個一次比賽也好。因為打從開始接觸賽車運動之

※3：大獎賽賽車場（Grand Prix Circuit）……原本是全長23km以上的紐堡林大獎賽賽車場，因為1976年發生了F1賽車手尼奇・勞德（Niki・Lauda）嚴重灼傷的撞擊事故後，紐堡林的F1大獎賽也因此暫時停辦　而改在有史以來最激烈的長程賽道，全長約20.8km的北賽道（舊賽道）舉辦房車限定的比賽　目前，在舊賽道的起點與終點附近，仍設置有與F1大獎賽合併使用的賽道　紐堡林24小時耐久賽則是在北賽道與大獎賽賽道，合計25km的賽道中舉辦的

後，就從來沒有想過要放棄參加比賽的念頭。於是便將第一份薪水存下來，在夏天參加了一次比賽。因為實在是太有趣了，就很想再試一次。因此，又從夏天結束後開始存錢，在年末的時候再度出場一次。到了年末最後一場比賽結束時依舊覺得「啊，真是過癮」，想說有機會的話，真想不斷參加。正好隔年有人邀約，問我說「要不要試開我們的車？」。在一邊這樣嘗試的時候又剛好遇到一個不錯的機會——「要在NISSAN開Group A嗎？」，有人如此邀請我，可是仔細想想這樣不就跟編輯的工作有所衝突了嗎？



——：的確很難抉擇啊？

木下：正因為是難得的Group A……。在出差校稿的當天竟然剛好有比賽，這可不是開玩笑的呀！所以，兩邊都絕對不能放棄。不過啦，要是真的沒有辦法的話，只好跟公司表明「還是比較想要賽車」，而辭掉工作，然後就從此專心比賽了。

——：假如說有人因為現在玩了『跑車浪漫旅』，覺得很有趣而開始想要接觸賽車；對於這樣的人您建議他們首先應該要怎麼做才好呢？

木下：首先，直接參加比賽是最好的。能參加一次以後，可以說已經跨過第一道門檻了。不過，要花不少錢就是了…。所以就先努力試著出場一次吧！例如說打電話給NISMO，跟他們說想參加March的比賽。試著去詢問那裡有出租車輛之類的。對方應該會回答「是啊，有那樣的隊伍喔」吧？下一步就是跟他們借車子參加比賽。「什麼嘛！這個隊伍真寒酸」或是「那個隊伍似乎比較好」之類，可以看到很多層面。這樣就算跨出第一步了。雖然接下來的路途還很遙遠，不過要越過最初的門檻總是最困難的。

——：也就是說，「總之先挑戰看看」這樣的決心是很重要的吧？

木下：去挑戰吧！或許我這麼說，有人會覺得真有這麼簡單嗎？先去試試看，接下來就變得很容易了。不過，也許不見得那麼簡單又順利啦！還是要看整體的情況吧。

——：從『GT』1代發表之後，已經過了8年的歲月。也許會因為『GT』的關係而出現不少新的選手吧？

木下：如果能有這樣的人出現的話，的確是很令人期待的。不管是鈴鹿甚至是紐堡林，認為自己只要玩過『GT』應該就沒問題了，像這樣的年輕世代開始活躍也是有可能的。說不定在面試時說想要成為頂尖賽車手的人中，也有「是什麼原因想要來這裡呢？」「因為在GT當中跑出很好的成績，覺得我應該有這方面的天賦」，所以才想要駕駛F1賽車的人也說不一定；其實這已經是一個契機了，真的來嘗試後會發現更實際且有趣。

——：話說，之前看過木下先生的網頁，這次好像要在紐堡林展開教學活動。

木下：嗯，大概在6、7、8月間舉辦。雖然究竟會有多少參加者現在還不知道，不過只要勇於挑戰紐堡林的人出現，我就有股想幫忙帶他們入門的感覺。在日本應該是史無前例的創舉就是了；好不容易才有這股「紐堡林熱潮」出現的說。

※4：Group A……一年生產2500輛以上，車體的概觀與材質都是和市面上販售車型相同的比賽用車　其他還有一年生產200台，引擎馬力在500ps以上，搭載4WD系統的Group B　以及只承認安全裝備及車輪為改造範圍的Group N　以專用骨架來製作全體覆蓋，由引擎至車輪所有零件都是最講究的Group C等這幾種分類



——：您打算以怎樣的內容作為教學主軸呢？

木下：最初就是跟著前導車一起跑，慢慢再加快步調這種感覺吧。也想過讓他們坐上助手座，稍微體驗一下速度感來當作教學的重點。

——：在遊戲中好不容易才收錄紐堡林這條賽道。應該也有在『GT4』當中跑過的人，想要試試看自己的技術吧？

木下：確實在『GT4』當中跑的話，一開始會覺得蠻容易的。最明顯的證據就是，連我這種不擅長玩電玩的人，都可以跑出我生涯中最佳的紀錄。更何況我現在玩這款遊戲還稱不上熟練呢。實際上如果沒有跑過那麼多次的人應該是不會瞭解，有經驗之後像「這邊，果然會打滑」如此的感覺應該是雷同的。「到了這邊每次都會打滑，所以要提早切過去」，在遊戲裡學會以後一旦實際駕駛車輛就不會犯同樣錯誤了。因此可以確實的預測接下來的動作，而很愉快的跑著。紐堡林裡真的幾乎都是盲彎，容易讓人搞不清楚狀況。這種條件下已經無法光只考慮提高速度，而是要考慮危險性的問題了吧。因此，想要來參加教學的人我建議最好先在『GT4』當中做做功課。

Takayuki Kinoshita

木下隆之（きのした たかゆき）

profile

從學生時代就參加泥地賽以及障礙賽等比賽獲得多項優勝。特別是泥地賽車還得到東日本學生冠軍。1984年富士新鮮人(P1300?KP61 Starlet)出道賽當中得到第6名，在第二次參加同項比賽時達成Pole to Finish(一開始就保持竿位直到比賽結束)，同時刷新該賽道紀錄。1991年開始參加紐堡林24小時耐久賽，同年獲得Group N優勝。之後陸續參加日本房車錦標賽、日本GT錦標賽、超級耐久賽系列等許多賽事。在2001年的紐堡林24小時耐久賽中獲得日本人最佳預賽起跑位置，並刷新日本人單圈最佳紀錄。2004年的超級耐久賽中駕駛Lancer達成全戰保持竿位的紀錄，全8戰中6戰獲得系列冠軍。並於紐堡林24小時耐久賽當中，達成自己所保有的日本人最佳記錄綜合第五名，取得該等級的優勝。除了賽車活動之外，也在許多汽車雜誌以及男性雜誌當中，撰寫許多固定連載的專欄。目前隸屬於日本年度汽車評審委員和日本Motor記者協會

木下隆之HP

Key's RACING DIVISON

Course Guide **01**

全賽道指南

這裡要開始介紹在本作中登場的全51條賽道加上金卡納賽道。將依照實存、原創、城市、泥地＆雪地的順序進行介紹。

賽道介紹INDEX

※1：GT模式當中會在駕駛公園裡出現／※2：只有在GT模式出現。

›››實存賽車場

Nurburgring Nordschleife

【紐堡林】

COURCE DATA

賽道種類	實存賽車場		
全長	20.83km	出現時間	從最初開始
高低差	300m	家庭盃	有

1927年，德國由於第一次世界大戰戰敗的緣故而造成許多失業人口，為了解決失業問題以及復甦國內景氣，決定興建最頂級的賽車場。以彎曲迂迴的構造環繞古城紐堡林來鋪設的這條賽道，一圈超過20km，高低差也有300m，還有從超高速到低速差170m的彎道。激烈的G力衝擊車體，無所不在的跳躍點以及急劇變化的路面可以測試出車輛的極限性能。另外，彎道的大半部分都視線不良且幾乎沒有什麼緩衝區，對於車手來說是條件相當嚴苛的賽道，但同樣也被評價為最適合磨練車輛的聖地。因此現在世界各國的廠商為了要進行開發測試，都會造訪紐堡林。此外，從下一頁開始介紹的紐堡林賽道攻略，是由P.232中所訪談的對象木下隆之先生所撰寫的。






Bergwerk
Hohe Acht
Wippermann
Steilstrecke
Kesselchen
Ex-Mühle
Eschbach
Klostertal
Eisgarten
Caracciola-Karussell
Pflanzgarten
Brünnchen
Schwalbenschwanz
Galgenkopf
Dottinger-Hohe
Hatzenbach
Antoniusbuche
Tiergarten
Hohenrain



››› 實存賽車場

Nurburgring Nordschleife ❶

【紐堡林】



世界最刺激的紐堡林攻略心法在於「靜與動」。雖然平均車速驚人的高，不過緩衝區卻意外的狹窄。不管是路面有很多跳躍點會造成車身不穩，或是滑到抓地力不足，都還是必需要有積極果敢踩油門下去的膽子，也需要有可以在混亂當中釐清頭緒的平穩心境。換成「冷靜的進攻」這樣形容也可以。在紐堡林當中，並非只要求高超的駕駛技術，同時也是在測試自己是否有堅韌的精神力。

執筆 木下隆之

One Point

A Hatzenbach
急劇下坡的第1彎道，要煞車相當困難。方向盤如果不做大幅度迴旋是無法通過的。減速也是一樣沒有做好就過不去。衝勢過快的話，會很容易造成轉向不足。必需注意不要超速，確實地降下車速是必要的。雖然賽道很狹窄，不過若沒有取較大的行進路線的話，時間流失所造成的傷害會相當的可怕。

B S型區間
從右彎起步開始，就必需要有節奏感，保持左右連續輕巧交替的感覺。利用方向盤的操作，加上油門踩放的節奏，有時還要藉由左腳輕點煞車的訣竅，交替壓上左右兩邊的緣石。這是減輕轉向不足的一個技巧。



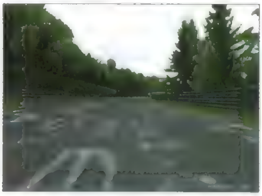
C Hocheichen
用強而短促的煞車減速，大膽地壓上右側的緣石也沒關係。賽道上是屬於逆斜面的設計，而且路面很滑。為了抑制轉向不足請積極的利用左右緣石，在碰到緣石的瞬間踩下油門！

D FlugPlatz
雖然看不見前方，不過在5檔時車子便會跳躍起來。在跳躍起來之前要明快的放鬆油門。著地的瞬間，再一口氣轉方向盤切入，不要錯過此時果敢地踩下油門。大幅利用賽道幅度，雖然失敗的話損傷會很大，不過只要成功可以一口氣縮短很多時間，瞬間達到駕駛藝術的領域。



E Aremberg
由高速要到完全煞車。但因為是下坡路段而難以減速這點要特別注意。確實地將車頭靠近CP，不要偏離取線徐徐地將油門踩下吧。因為是比想像中還要深的彎道，靠內側的時間要延長一些。與其重視入彎的速度，不如提高出彎速度。在橋之前可以靠近左側以加快速度回復。

F Adenauer Forst
確實的減速，仔細的迂迴行進於右一左一右的連續彎道中。因為是接在高速區間之後，很容易在不知不覺中就粗心駕駛。在這邊並不要求特別冒進，反而要求避免無謂的動作。請絕對不要錯過CP，儘可能地將轉彎的幅度縮小。脫離時大幅壓上緣石也沒有關係。



G Metzgesfeld
在準備要抄捷徑時開始進行煞車動作。以賽道的中央為頂點，靠內側之處有斜面，外側之處有逆斜面。因此由外側進入的話，有時會無法靠近CP。請以中一內一外的行進路線前進。

H Kallenhard
左彎要小幅度的進行轉彎，然後在此處大膽地全速前進。雖然看不到前方的路況，不過只要在腦海中描繪外側的緣石位置並以其為目標前進，就會以單輪跳起的狀態一口氣衝過，接著再緊急減速即可。

I Wehrseifen
在紐堡林當中最低速的彎道，等到彎道進入視線之後才減速的話就來不及了。在左側的彎道看板附近就必需開始踩煞車。為了重視速度的回復，選擇可以貼著最初的右R取線。脫離時踩下油門也要慎重，方向盤切過頭的話一定會造成轉向不足；不但速度會變慢，時間流失也會很多。

J Adenauer
駕駛時的視野看起來和Wehrseifen很像，不過在這邊看到彎道才開始踩煞車還來得及。因為是下坡，沒辦法輕易減速，進入左邊的CP可以順便讓輪胎壓上去。壓上外側的緣石後，就可以停止側滑的情況了。



K Ex-Muhle
因為是盲彎，所以可是不能猶豫。瞬間踩下煞車後，就提早迅速操作方向盤抄捷徑。在一看見外側，馬上將油門全開。恢復速度後能切到外側緣石的邊際就算成功了。在這邊如果沒有採取大膽的操作，是無法迅速脫離的。



L Bergwerk
由賽道中央附近開始煞車，因為內側有兩個大間隙的緣故所以無法在此停住。外側的路面摩擦係數很低。入彎時是下坡，恢復速度時又變上坡，要小心轉向不足。非到緊要關頭，請不要使用「恢復速度後就壓上緣石」這個技巧。



實存賽車場

Nurburgring Nordschleife ❷



One Point

A Kesselchen

雖然是很平坦的高速區間，但也不能太悠閒地在賽道中央行進，而是要一邊取和緩的取線一邊通過。這裡事實上是蠻陡的上坡路段，一口氣將方向盤打太深的話，車胎會產生抵抗力而導致速度降低。如果煩惱不知要用幾檔，建議以低速檔前進比較好。因為還算是簡單的區段，可以稍微讓緊繃的神經放輕鬆一點。

B Steilstrecke

急減速後請提早入彎切過CP。如果由太外側進入的話，時間損失會很大。這裡的CP不是一個點而是一條線。用像是蜻蜓點水般的姿態擦過右側緣石保持入彎的感覺。不過，彎道出口有一定寬度，請把這個也計算在內，所以提早踩下油門也沒關係。讓方向盤徐徐回正，有點自然偏向外側的感覺。

C Caracciola-Karussell

在傾斜彎這邊，請由中央開始踩煞車切入。多少超速一點也會因為斜面的關係而很容易減速。請利用難得的傾斜彎，過彎時全程留在內側，基本上油門半開就夠了。以巧妙的油門操作將車子留在斜面當中為第一優先，嚴禁行駛在外側平坦的路面上。



D Hohe Acht

此地為紐堡林標高最高之處，之後會一口氣開始往下滑。在彎道後半坡度加陡，因此要特別注意轉向不足。就算覺得速度過快了，也不要踩煞車，而使用放鬆油門（或是油門半開）的操作來降低速度。在接下來的連續和緩彎道，使用高速檔，使速度不要降低地通過。

E Wippermann

大膽壓上左右兩側的緣石，就算在前面的彎道要減速也以壓緣石的方式為優先。有節奏地抄捷徑吧。



F Eschbach

越過丘陵般的盲彎後，馬上要對陡峭的下坡進行煞車動作。然後於往左彎的瞬間，再把踩煞車的力量放鬆，以防止煞車失靈。這裡的路面狀況較差，CP則有兩處，感覺以較接近彎道內側的態勢通過吧。

G Brunnchen

俗稱Gallery彎道。雖然這裡的下坡很陡，煞車也相對變重，但依舊要確實減速。一邊讓車尾測滑的同時掠過CP，利用外側幅度很寬的緣石舒緩態勢。由於CP附近的賽道比較狹窄，如果在這裡出現強烈的轉向不足時，衝出賽道的危險性便會大大的提高。



H Pflanzgarten

雖然是小幅度的跳躍，不過仍舊會讓輪胎浮起，在跳起來之前請確實地煞車。著地的同時往右迴旋，如果飛過頭的話就會來不及做這個動作。雖然也有反向跳躍這種豪邁的大動作技巧，但風險相當大。到下一個跳躍點之前是高速盲彎，不過還是要保持筆直前進，將油門踩到底往前衝。這裡應該是沒有餘裕進行額外的油門操作。

I 大跳躍

這裡是有如從瀑布落下般的大盲彎。因為會從側面跳起，很容易使車身不穩，必須取較和緩的取線讓車體安定下來，再將油門踩到底通過會比較理想。著地後的CP兩側有強力的斜面，可以將輪胎嵌在其中。只不過，一旦車身不穩定，就要立刻放鬆油門將方向打直，然後再踩油門到底。



J Schwalbenschwanz

雖然左彎有強力的斜面，不過還是很容易陷入轉向不足的狀態。光是用肉眼很難判斷，不過應該是路面摩擦係數太低的緣故。最好可以取幾乎碰到緣石的CP，以外側的緣石為佳。

K Dottinger-Hohe

輕踩煞車切入，一旦觸碰到CP就先往外側靠攏，再掠過右側之後開始加速。因為是逆斜面，靠右側稍遲一點的話就會發生致命的轉向不足，所以在通過最初的CP後就立刻馬力全開吧。接著有約2公里的直線道，這裡要稍微靠左側行走，路面的抵抗力會較小。

L Hohenrain

最終彎道前的區間，可以有效利用這裡左側的路肩。掠過護欄煞車的話，就能以外側進入右彎。也可以壓上右邊的緣石，在通過的瞬間一口氣改轉向左邊，接著不要壓上左緣石，直接衝向終點吧！

››› 實存賽車場

Laguna Seca Raceway

【拉古納・賽卡】

COURCE DATA

[illegible]	實存賽車場		
全長	3.6km	出現時間	從最初開始
高低差	55m	家庭盃	有

這是一條位於美國加利福尼亞州蒙特婁的技巧型賽道，舉行過四輪至二輪等各種國際比賽，是美國西岸最具代表性的賽車場。其中陡峭坡道的減速「螺旋彎」更是舉世聞名。由於設置在砂漠地帶的緣故，賽道具有因佈滿沙塵而容易造成打滑的特性。加上其技巧性的賽道構造，是座以超車困難而聞名的賽車場。

可以全力加速的長區間很少，主要是以中、低速彎道所組成，所以要怎麼讓過彎速度不降低又能通過就是決勝的要點。賽道雖然相當寬闊，不過卻不太能夠自由取線，直到比賽中段之前都不要採取太過勉強的行動。在第1個彎道，或者是要進入螺旋彎時再行超車會比較妥當。



One Point

A 最初的髮夾彎如果進入時速度過快的話，一定會衝出賽道的。因為這裡是由兩個彎道所構成的關係，CP也要取兩個。然後還要注意盡可能的減小過彎幅度。因為出口狹窄，如果太快踩下油門的話，行進路線就會變得很嚴苛，這點也要特別留意。

B 因為這是實際比肉眼所見還要更狹窄的彎道，如果減速不夠的話很容易就造成轉向不足。在出口盡量不要超出到沙礫路面了。



C 雖是高速彎道，不過大部分車輛要馬力全開通過也相當困難。由於很容易在出口時衝出賽道，所以確實的取CP減速這點就顯得相當重要。取線只有一條，安全通過才是最優先事項。





D 看到彎道才開始踩煞車的話就太遲了，在之前上坡的路段就要減速，絕對要取到CP這點相當重要。在出口處的右彎中如果不太過偏外的話，在進入下一個rainy彎道時就相當輕鬆了。

E 因為要在rainy彎道取較裏側的CP，所以不要馬上切入。而且進入之後如果切過頭，反而會延遲在出口踩油門的時機。在這裡特別容易出現轉向不足，在加速時要注意油門操控技巧。



F 最後的彎道要特別重視脫離速度，儘早減速過彎，然後立刻踩下油門出彎提高直線道速度吧。



>>> 實存賽車場

Tsukuba Circuit

【筑波賽車場】

COURCE DATA

賽道種類	實存賽車場		
全長	2.04km	出現時間	從最初開始
高低差	5.3m	家庭盃	有

筑波賽車場於1970年開設，屬於賽道比較短的賽車場。一圈的長度是2045m（四輪賽道長度）。與其精巧場地相反的是，曾經在此舉辦過二輪車日本錦標賽，也舉辦過四輪車日本房車錦標賽等正式的大型比賽。全程以長度約400m的非終點直道、終點直道，以及和緩彎道之後出現的髮夾彎，與可用高速通過的最後彎道為其特色所構成的技術賽道。由於車體性能差異不容易顯現出來的緣故，要如何依據理論跑出最快的路線就是縮短時間的關鍵。以「脫離優先」為理論基礎，在前進時拿捏好進退與否的彈性，可說是一條要奔馳在賽車場中立身出世的門檻賽道。



One Point

A 在第1彎道入口前的部分是上坡，以加速狀態進入的話會造成車頭載重過大，很容易出現轉向不足。因此需要提早進行煞車的動作來進行整體加重移動。不過相對的有時會有煞車過於靈敏的狀況發生，反而容易造成混亂的取線。通過CP後的脫離路線，以走滿外側的緣石為理想狀態。

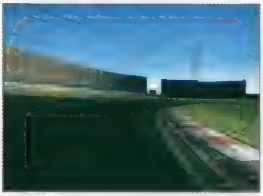
B 第1髮夾彎，為了不使進入速度過高而不知不覺造成碰撞的情形發生，所以在這邊要確實進行煞車。可將前方的緣石當作減速的記號。



C 在前方的行進路線大幅向左偏移後進入dunlop彎道，取外－內－外的取線進行過彎時請儘量維持住速度。CP在內側的緣石上。如果錯過CP的話就會出現轉向不足的情況，所以一定要確實抓準。通過dunlop橋之後最好能夠碰到外側的緣石。順帶一提，雖然在這之後的賽道右邊會多出一條分歧路線，不過那是屬是二輪用的賽道。



D 接續著和緩彎道後的第2髮夾彎，出口比入口還要寬廣，因此還是儘早取得CP吧。



E 非終點直道之後的最後彎道，因為在進入時有相當的速度，要注意不要發生轉向不足的情形。在這邊發生轉向不足的話，會大大影響在終點直道的速度。首先要在過彎開始前就預踩煞車。因為CP在較裡面的關係，要注意不要過早切入。另外，過彎時請維持半踩油門，忍住不要將油門全開。通過CP，來到維修通道的入口附近再將油門全開，把行進路線維持在外側全力衝刺吧。



》》》實存賽車場

Tsukuba Circuit Wet Condition

【筑波賽車場 濕地】

COURCE DATA

賽道種類	實存賽車場		
全長	2.04km	出現時間	第48週開始
高低差	5.3m	家庭盃	有

濕滑狀態下的筑波賽車場，化身為與乾燥時完全不同，佈滿圈套與陷阱的賽道。整體上來說，進入彎道時必需及早踩煞車，極限速度也會隨之降低。打檔要選擇比乾燥狀態低一檔為宜。在入口雖然多少可以抑制住轉向不足，不過在牽引力不良要出彎時，關鍵在於如何不讓車尾過度打滑。光是用反打方向盤等動作來對應效用是不大的，因此需要細心兼顧操作方向盤、油門，與煞車技巧。



One Point

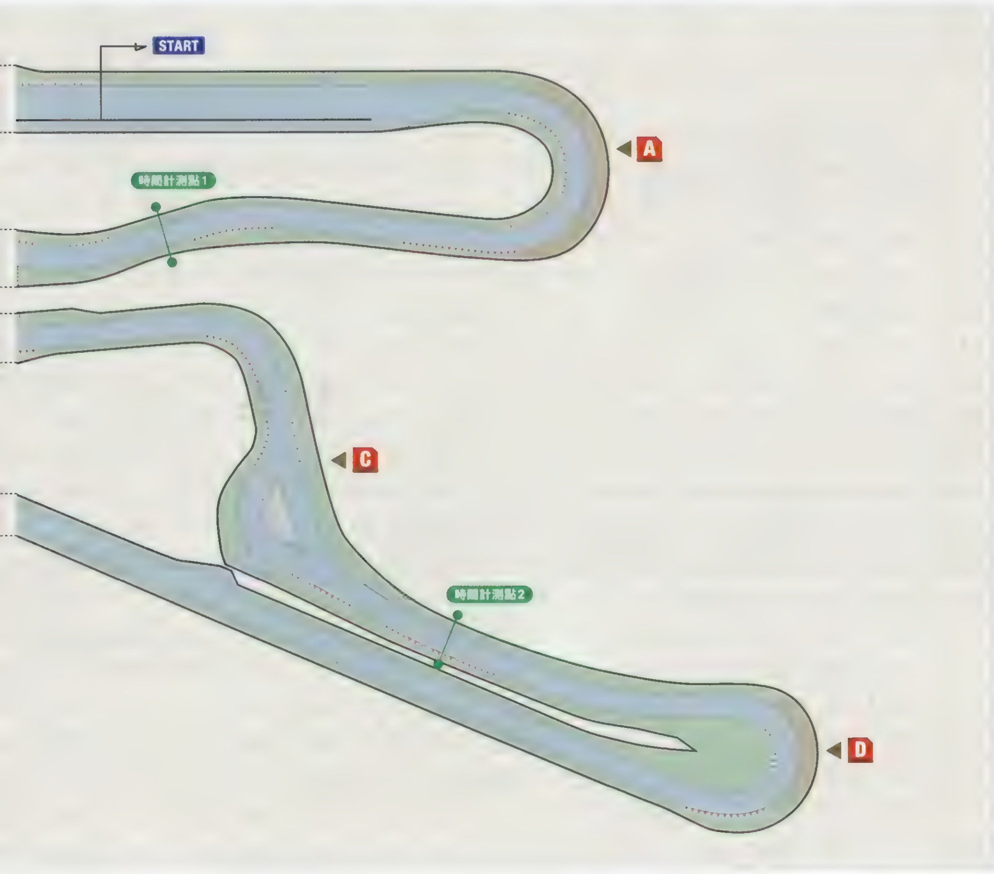
A 第1彎道在潮濕狀態下變得更加困難。直線部分如果沒有確實減速，很可能會受慣性影響一口氣就衝出賽道了。



B 進入接續著和緩S型區間的第1髮夾彎，要比乾燥時更早確實進行減速。且嚴禁激烈的煞車動作，必需注意將煞車踏板分段踩下。車身打直時的油門也要維持在半踩狀態，脫離彎道之前先忍住不要全開。如果在過彎當中不小心踩到油門的話，很容易造成輪胎多餘轉動，最糟糕還會導致輪胎空轉，因此要多加注意。

C dunlop彎道後的左彎前方很容易喪失抓地力，接近時要讓外側多少留一點空間。





D 第2髮夾彎也和之前的其他彎道相同，必需提早進行減速。因為在潮濕狀態下過彎速度會有所限制的關係，以「脫離優先」的理論，取連接在這之後非終點直道的行進路線。雖然多少會偏往外側，不過還是勇敢朝向直線道以牽引力進行加速吧。

E 進入最後彎道的時候，由於之前的非終點直道車速提高不少的緣故，會比乾燥時更需要早點進行減速動作。通過最後彎道的頂點之後，要特別注意如果重踩油門的時機過早，會很容易直接橫移偏離賽道。



F 由最後彎道到主要直線道的區間，基本上保持油門全開。雖然容易變得提早切入，不過CP要比想像中還來得深，正確取到CP在脫離時才比較容易提升速度。雖說若要平安通過終點直道，可依照理論使用外－內－外來突破，不過依照車輛性能不同，有時也可用外－內－內的取線來縮短時間。

»»» 實存賽車場

Fuji Speedway 90's

【富士高速賽道 90's】

COURCE DATA

賽道種類	實存賽車場		
全長	4.4km	出現時間	從最初開始
高低差	38.1m	家庭盃	有

富士高速賽道 90's是由80's改裝而來的，新設了俗稱「suntory彎道」的A彎道，以及被稱作「dunlop彎道」的B彎道，全長也因而變成4400m。改裝理由是基於以往的賽道速度過快而導致其高危險性所下的判斷。之後，富士除了高速賽道，也能以技術型賽道的一面來呈現。「高速直線道後突然緊接著低速彎道」這樣的反覆構造，除了要求車輛性能，也要有高超的駕駛技術才能來挑戰。



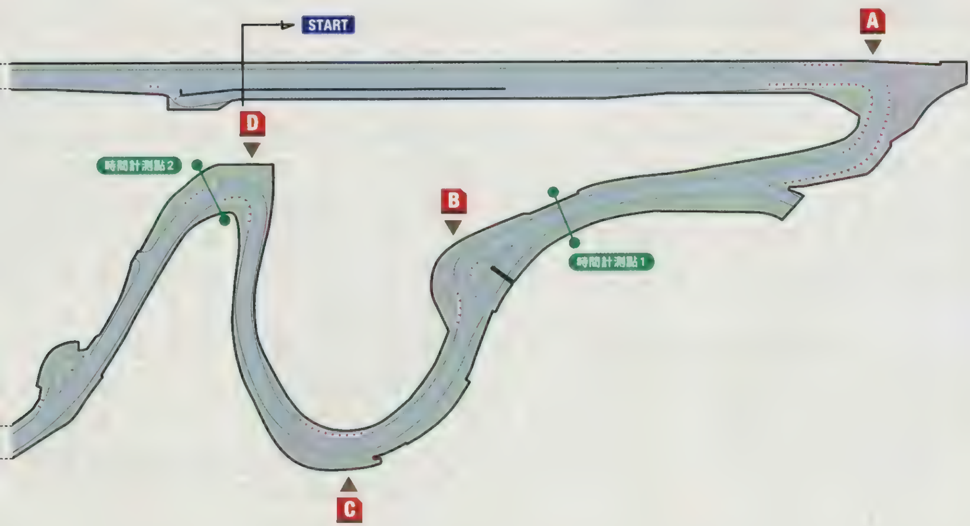
One Point

A 接續著終點直道的第1彎道和80's相同，也是整個賽道中少數的幾個超車點。雖然要縮短時間就得延後踩煞車的時機，但只要減速的時機過慢，就很容易偏離行進路線。在這裡如果取線失敗，會影響接下來的第2彎道，所以請一邊考慮第2彎道的行進路線，一邊謹慎地切入與過彎。

B 新追加的A彎道。請記得提早減速，重點是如何以直線經過減速彎的S型。



C 雖然是高速彎道，不過因為在前面的減速彎要把速度拉回來，所以很容易在這裡產生煞車失誤。千萬不可認為這裡的速度不像80's那麼快就大意。為了要順利取得CP，還是要在這裡確實減速。將荷重放在前輪入彎，以油門半踩的狀態便可順利通過。流暢地銜接之後的髮夾彎吧，注意不要太偏外側而衝出去了。



D 髮夾彎的過彎成敗繫於前一個區間是否確實抓到正確的行進路線。基本上依照理論由外側靠近雖然無妨，但因為進入部分是下坡路段的緣故，車子很容易順勢下衝。在這邊出口較寬廣，在前方預先取得CP之後要盡早完成車身打直的動作。最適當的方法是當脫離路線漸漸和緩之後，再徐徐提升速度。

E B彎道是以右、左、右緊迫的交替所構成的。因為要以左為優先，所以第1個右彎就簡潔有力地通過吧。



»» 實存賽車場

Fuji Speedway 80's

【富士高速賽道 80's】



COURCE DATA

賽道種類	實存賽車場		
全長	4.32km	出現時間	第6週開始
高低差	38.1m	家庭盃	有

自1966年啟用以來，富士高速賽道一直以代表日本的國際賽道君臨於高速賽車場中。全長4.3km的構造雖然比較單純，不過也因此有許多的超車點，可以不斷展開白熱化的競爭。至今經過了許多次的改裝。以往80's的賽道比較屬於高速賽道性質，煞車及取線對縮短時間的影響相當顯著。其中從1400m以上長度的終點直道至第1彎道處的煞車大戰現在仍是富士賽道的名產。



One Point

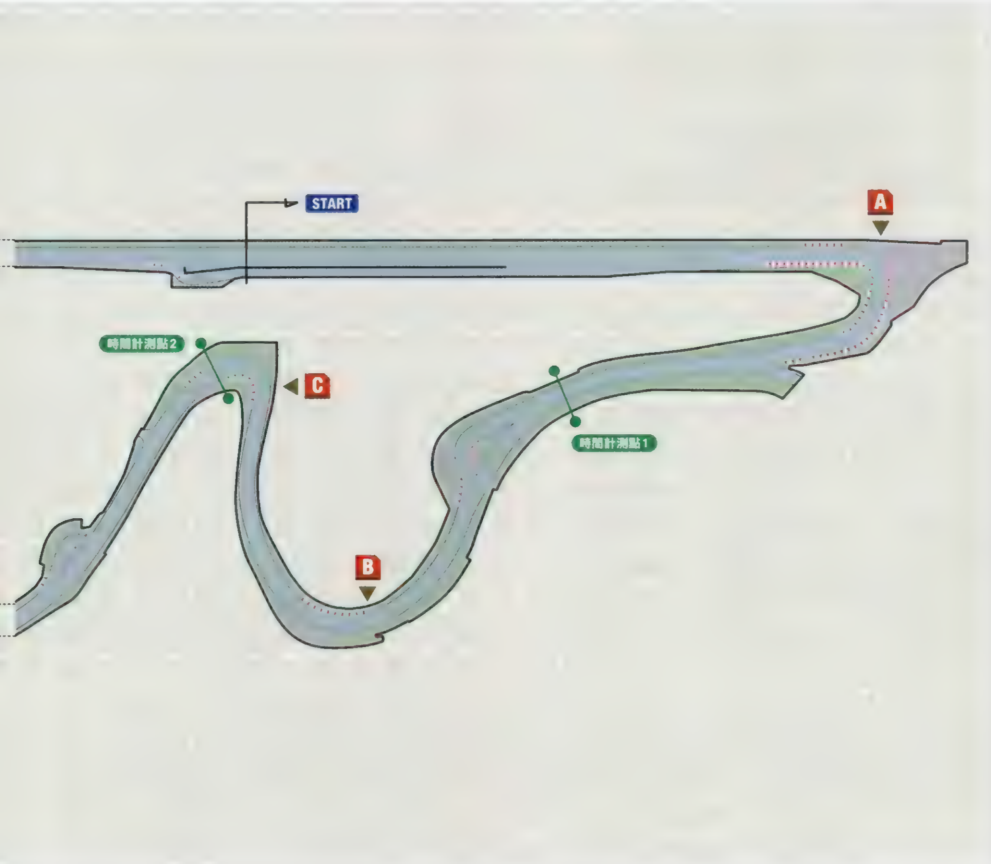
A 在狹窄的第1彎道必需充分減速。重點在於取出順暢銜接第2彎道的行進路線。



B 通過第2彎道後的第3彎道，是個向右大幅彎曲的高速彎道，且有些許的爬坡路段。因為以一定的速度通過第2彎道後直接進入的緣故，很容易偏離取線。為了避免發生轉向不足請確實減速，入彎後讓油門維持在半踩狀態，並且進行不過於偏外側的操控。出彎之後也要意識到接續的髮夾彎，隨時小心不要衝出去而向賽道右側靠近。

C 髮夾彎的入彎處較狹窄，出口則較和緩。依照理論在前方取得CP之後再提高出彎速度。





D 接續最後彎道的上坡路段要靠外側取線。因為全速前進的話會喪失前輪荷重，在離心力影響下發生轉向不足很容易就會衝出賽道。可利用方向盤微調加以抑制此一狀況，儘量以油門全開的狀態進入最後彎道。

E 最後彎道當中，考慮到進入終點直道的速度，最好是將油門全開。CP要在較內側取得，以外－內－外的行進路線提高出彎速度。特別注意，若太早切入的話可能會造成行進路線不易掌握。



››› 實存賽車場

Fuji Speedway 2005F

【富士高速賽道 2005】

COURCE DATA

賽道種類	實存賽車場		
全長	4.56km	出現時間	第46週開始
高低差	37m	家庭盃	有

2005年4月，富士高速賽道經過改建後重新開幕。由2002年開始進行的這項改建計畫，歷經2003年末以及2004年的完全關閉，在春天終於改建完畢。不只是將場地中的老舊部分加以更新而已，令人矚目之處在於為了以舉辦F1為目標所進行的全面翻修。現在富士高速賽道已成功取得「Grade1」FIA賽車場執照。蛻變成一座全長4563m，在安全層面上也作了完善規劃的現代化賽車場。



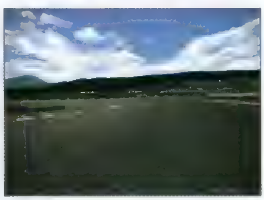
One Point

A 第1彎道和以往相同，為縮短時間的重點之一。因為與第2彎道的距離拉長，所以變得更加急遽。



B 在舊A彎道的附近，以及之前的區間都改為直線道。另外也廢除減速彎而變化為中速彎道。乍看之下很容易和安全區域的鋪設路面混淆，不過只要靠著緣石前進就很容易取得行進路線。接下來由於大幅向右的彎道修改成比較和緩的構造，最好可以將油門保持在半踩狀態，以外－內－外的行進路線來維持速度通過。

C 髮夾彎並沒有給人大幅改變的印象，只要注意別把安全區域的鋪設路面看成賽道。





D 後半區段給人的印象與之前完全不同。舊B彎道之後的和緩右彎變成反覆出現的短直線道與高速彎道。此外，在2005的賽道當中也廢除B彎道，以直線道後的超低速彎道取代。在構造上則將減速彎完全更新。此一減速彎入口的超低速右彎，是本賽道中最大的減速點。提早進行煞車動作，簡潔有力的進入。接著左→右彎道就以筆直行進的路線來處理吧。

E 舊最後彎道的上坡路段新增了右彎。因為出乎意料的深，確實地減速後在內側取得CP吧。



F 舊最後彎道附近的全新設計一掃之前賽道的印象，出口比入口還要封閉的彎道會接連出現。另外，上坡路段特有的「縱向盲彎」也會讓前方的視線更難以掌握。像這樣的彎道在出口處如果想踩下油門的話，在切入時就必需抓到外側的深處；以像是再度回到切入點那樣的取線優先出彎，等到了直線路段再行加速會較為理想。

實存賽車場

Fuji Speedway 2005GT

【富士高速賽道 2005GT】

COURCE DATA

賽道種類	實存賽車場		
全長	4.53km	出現時間	第20週開始
高低差	37m	家庭盃	有

2005年4月重新啟用的富士高速賽道，取得了「Grade1」FIA賽車場執照，蛻變成可以舉辦F1的現代化賽道。雖然期待在富士舉辦F1的聲浪很大，不過目前日本方程式賽車以及日本GT錦標賽、日本F3錦標賽等也正準備在此舉辦。「2005GT」賽道就是去除舊B彎道設置的減速彎後，所形成的賽道構造。



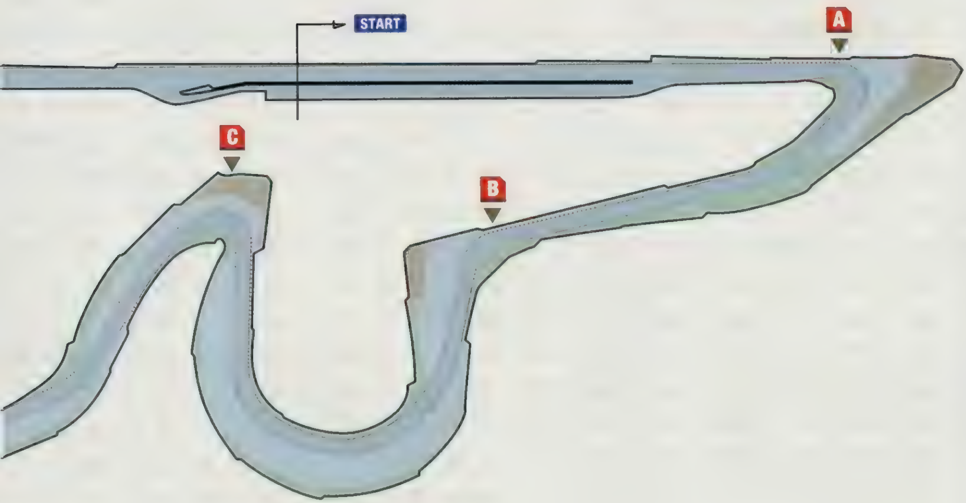
One Point

A 將第1彎道與原本相當接近的第2彎道分離，變成急遽變化的彎度構造。是煞車大戰的舞台與本賽道中的一個超車點。看到左邊第1個彎道看板時便開始進行煞車的動作吧。出彎時盡量靠外側到底，順暢地接上第2彎道的行進路線。因為第2彎道較為和緩，所以可以保持速度通過。

B 廢除舊減速彎改以中速彎道取代。因為連接著兩條直線道的緣故，所以最好在彎道中維持住速度。



C 髮夾彎和以往比起來感覺不出有什麼差異。視線上要特別注意不要將安全區域的鋪設路面誤認為賽道。由於這個彎道的入口相當嚴苛，而出口處比較緩和，所以為了減低下坡路段的衝勢必須在前方就取得CP，讓出彎的行進路線變得和緩一點。接著就考慮在舊B彎道附近的速度，選擇容易重新加速的行進路線吧。



D 在舊B彎道附近把兩條直線道變更為中、低速彎道連接的形式。以外－內－外取線來進行攻略。



E 到達最後彎道就將油門全開吧。取得較裏側的CP後，以外－內－外路線提高出彎速度。



F 出口處較封閉的連續彎道。前方視線不良的時候就取較裏側的CP，抓住優先脫離的行進路線吧。



››› 實存賽車場

Infineon Raceway:Sports Car Course

【鷹飛凌（跑車專用道）】

COURCE DATA

賽道種類	實存賽車場		
全長	4.06km	出現時間	從最初開始
高低差	49.8m	家庭盃	有

鷹飛淩賽車場位於美國加利福尼亞州索諾瑪郡。1968年開幕時，這座場地本來被稱為「Sears Point Racetrack」。最近是到了2003年由鷹飛淩公司擔任主要贊助商之後，才改名為鷹飛淩賽車場。全長約4km，高低差約50m，另還有200度迴旋的Carousel彎道等等，屬於一座充滿高技巧區域的賽車場。四輪賽車中具代表性的有NASCAR（全國運動汽車競賽協會）的改裝房車賽，以及ALMS（American Le Mans Series）等大賽。從2005年開始也在此舉辦IRL（IndyCar series）賽。另外，橫貫賽道的NHRA（National Hot Rod Association）drag race（美式短程衝刺加速競賽）專用跑道整備也相當完善。目前在全美以使用率最高的賽車場而聞名。



One Point

A 起跑之後的上坡接續著左、右與S型彎道，然後通過下坡路段之後又是同樣的上坡S型彎道。由於這兩者都是上坡的「縱向盲彎」，因此很難掌握賽道前方的路況。左彎的突破法是在緣石上取CP，而往右的轉向則是取左彎緣石末端，連接右側緣石的行進路線。

B 下坡後出現的中、低速彎道，請充分減速並以外－內－外的取線通過。



C 在和緩的上坡之後，就是邊下坡邊往左彎的中速彎道。進入時因為帶著一定的速度，很容易出現轉向不足。如果真的出現的話，會使之後的直線道速度下滑。因此在這邊與其用外－內－外的取線，不如活用彎道傾斜面抓內側前進。過彎中油門維持半踩狀態，等通過橋附近再全開的話，就可以賺取到不少速度。



D 在和緩上坡之後要進入下一個湯匙型髮夾彎時，很容易發生誤判距離的情形。取大幅向外再往左靠的行進路線，待上坡結束後開始減速，以能夠掠過右側緣石的方式入彎。通過緣石之後請將車頭方向固定，直接進入第2個右彎。關鍵在於兩個右彎所構成的複合彎道，要把它當作是一個髮夾彎來跑。

E 即使之前的節奏都掌握到了，這裡也很容易大意失荊州。請注意在上坡之後要右轉。



F 最後彎道之前的區間。被牆壁環繞所產生的壓迫感很容易造成方向盤操作失誤。依照外－內－外理論，進入時先大幅貼近左邊。彎道中車身打直的動作要在短時間內完成，並取較深處的CP。出彎之後便以加速為優先，請確實執行上述的彎道技巧。

>>> 實存賽車場

Infineon Raceway:Stock Car Course

【鷹飛凌（改裝房車專用道）】

COURSE DATA

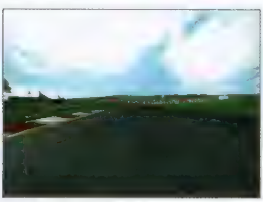
賽道種類	實存賽車場		
全長	3.22km	出現時間	第42週開始
高低差	49.8m	家庭盃	有

NASCAR的賽事在美國是極受歡迎的賽車運動。從2004年開始，其中的雲斯頓盃（Nextel Cup）就被稱為是改裝房車賽的最顛峰。改裝房車賽，是指原本看起來像市面上所販售一般車輛那樣的車體，從幾乎沒有作任何改裝，一直演變成像NASCAR這樣內部完全煥然一新，搖身變成完全不同車輛所進行的比賽。2003年新開幕的鷹飛凌也是因為身為NASCAR的主辦場地而一舉聞名。



One Point

A 上坡的連續S型彎道，每個都可取左側緣石末端連接右側緣石這樣的行進路線。



B 下坡路段之後是中速的右彎。因為之前是直線道故有一定的速度，如果煞車稍慢很容易會偏離取線。取線雖然按照理論採外－內－外即可，不過幸虧有安全區域的鋪設路面，就算在出口稍微壓上緣石也無妨。脫離後準備進入下個彎道，取直接靠往左側的行進路線繼續向前吧。

C 短暫的直線道之後，是往右迴轉的中、低速彎道。接下來的左彎可在緣石末端取CP。

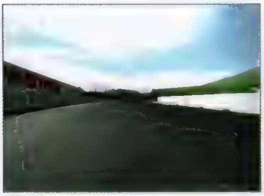




D 下坡路段後的關鍵，就是如何掌握和緩高速S型彎道的節奏。前半的左、右彎可採掠過緣石般的直線來處理，然後再往左時憑藉原本的速度，於CP附近將油門瞬間鬆開，加重前輪荷重以持續往右轉進。接著的右彎也是到達緣石上的CP後，暫時將油門鬆開瞬間讓荷重加在前輪，如此就可以減弱在上坡路段所出現的轉向不足了。

E 因為離開高速右彎會有一定的速度，所以要注意左邊的邊牆。從前面和緩而長的左彎末端一直接續到S型彎道，可採取和前一個區間相同的攻略法。此外，右邊的緣石如果切進太深，很容易陷入緣石末端的砂礫路面，請多加注意。

F 由於被牆壁圍著的緣故，在操作方向盤時很容易失誤。以外－內－外取線出彎後趕緊加速脫離吧。



»» 實存賽車場

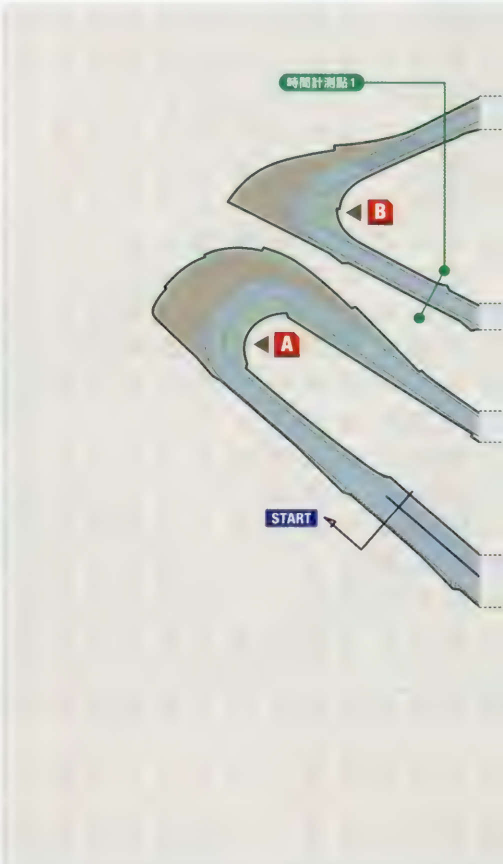
Twin Ring Motegi Road Course

【茂木賽車場 公路賽道】

COURCE DATA

賽道種類	實存賽車場		
全長	4.8km	出現時間	第30週開始
高低差	30.4m	家庭盃	有

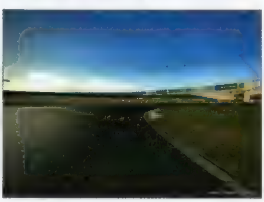
位於栃木縣茂木（Motegi）町的茂木賽車場，於1997年開幕，是長直線道與複合彎道所構成的高速技術型賽車場。「Twin Ring」是以英文的「Twin」與德文的「Ring」造字而成；顧名思義，就是融合了美式橢圓形「高速賽道」，以及歐式「公路賽道」兩種風格而成。除了日本方程式賽車以及日本F3錦標賽之外，GT系列與超級耐久賽系列等比賽也在此舉辦，是一座為日本賽車運動注入新能量的知名賽車場。



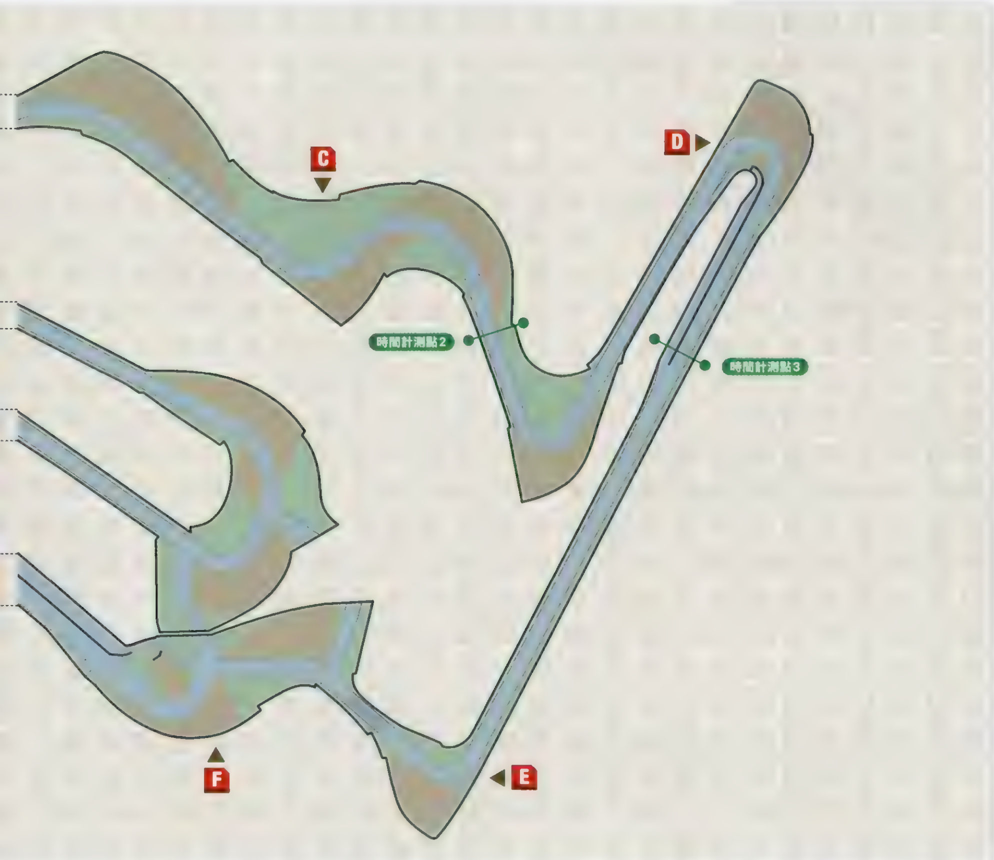
One Point

A 第1彎道和接續著的第2彎道就當作是一個大彎道來處理吧。終點直線道之後，一邊充分減速由外側往內轉進，一邊維持行進方向直接切入第2彎道。此時油門操作請注意，避免發生轉向不足而導致取線偏移外側的狀況。由於在此要以第2彎道後的直線道為優先，所以第1彎道取靠近內側的CP，第2彎道取緣石上的CP，行進就會比較順利。

B 和緩下坡的直線道之後是中、低速右彎。CP可在前方取得，隨後朝向外側的緣石出彎。



C 接續高速彎道後的直線道，帶著一定的速度面對接下來的S型。因為入口是上坡路段的關係很容易造成轉向不足，會比想像中更容易向外側偏移。在入口處進行減速，把荷重加在車輪後從左邊切入。到達CP之後踩下油門，接下來往右貼近時再瞬間鬆開油門。取得CP後可將油門全開以便讓車身處於較為穩定的狀態。

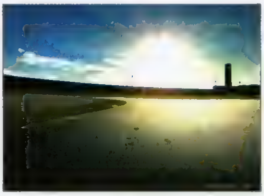


D 直線道後的髮夾彎用減速與外一內一外理論來突破，請把下個直線道的速度視為第一優先。



E 在90度右彎的前方是約800公尺的下坡直線道，在這裡會飆出賽道中的最快速度。在入彎時為避免偏離取線，從很貼近外側開始就要利用煞車確實減速，取得前方的CP後再往外側的緣石出彎。

F 最後彎道之前，請描繪一條連接兩個左彎的弧形取線。右彎則以靠內側較佳。



››› 實存賽車場

Twin Ring Motegi East Short Course

【茂木賽車場 東側短賽道】

COURSE DATA

賽道種類	實存賽車場		
全長	3.42km	出現時間	第12週開始
高低差	30.4m	家庭盃	有

茂木賽車場的賽道編排極具可變性；能將東、西兩個短賽道併用，或是完全分開當成兩個不同的賽車場來使用。東賽道只使用公路賽道的東側。從下坡直線道開始經過90度彎道，再穿越第4彎道，總長約3.4km。雖然只是公路賽道的縮短版，但難度依舊不容輕忽。



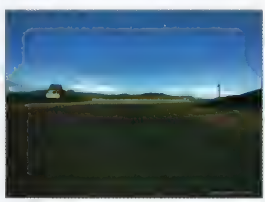
One Point

A 下坡直線道後的90度右彎。請提早減速，CP在前方外側的緣石取得後脫離。



B 在通過second under bridge下方時開始煞車，由外往內入彎。請小心不要被橋的影子干擾而錯失了切入的時機。利用對面的賽道標示與內側的緣石當作記號。短程賽道則以放鬆油門的荷重移動方式來通過，筆直取線朝向第4彎道。

C 中、低速右彎之後，過了橋便油門全開，以外－內－外取線衝進高速彎道。





D 直線道後的S型彎道。上坡時若發生轉向不足就利用油門操控作荷重移動吧。



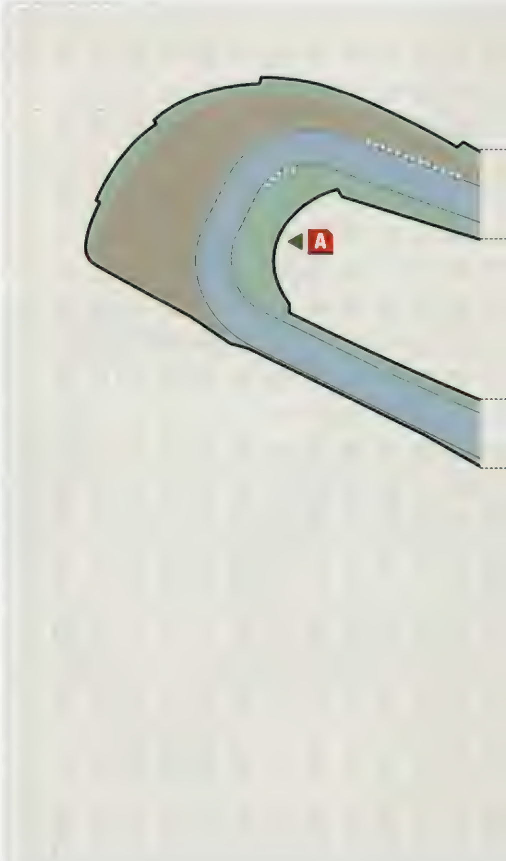
E V型彎道比想像中還要深。請充分減速後依照外－內－外的理論取線通過。其實在彎道之前與之後的直線道都是和緩的上坡，且之後的直線道右邊還有傾斜彎。如果錯過CP，車體就會無法平衡而偏移到外側。在切入時請確實將荷重加在前輪。

F 爬上直線道後的髮夾彎剛好在頂點折返然後又變成下坡。這是本賽道中最嚴苛的一段。進入時要靠外側深處確實減速，讓車身穿過CP，如此一來接著的下坡直線道加速會順暢許多。

››› 實存賽車場

Twin Ring Motegi West Short Course

【茂木賽車場 西側短賽道】



COURCE DATA

賽道種類	實存賽車場		
全長	1.49km	出現時間	從最初開始
高低差	3.1m	家庭盃	有

茂木賽車場的西側賽道，只使用環繞主觀眾席的公路賽道西側。是座全長約1.5km，由JTCC（日本房車錦標賽）與F4使用的場地。雖然屬於構造單純且簡潔的初學者賽道，不過於非終點直線道末端所連接的下坡低速彎道，還是必須取得正確的行進路線以及油門操控技巧。

One Point

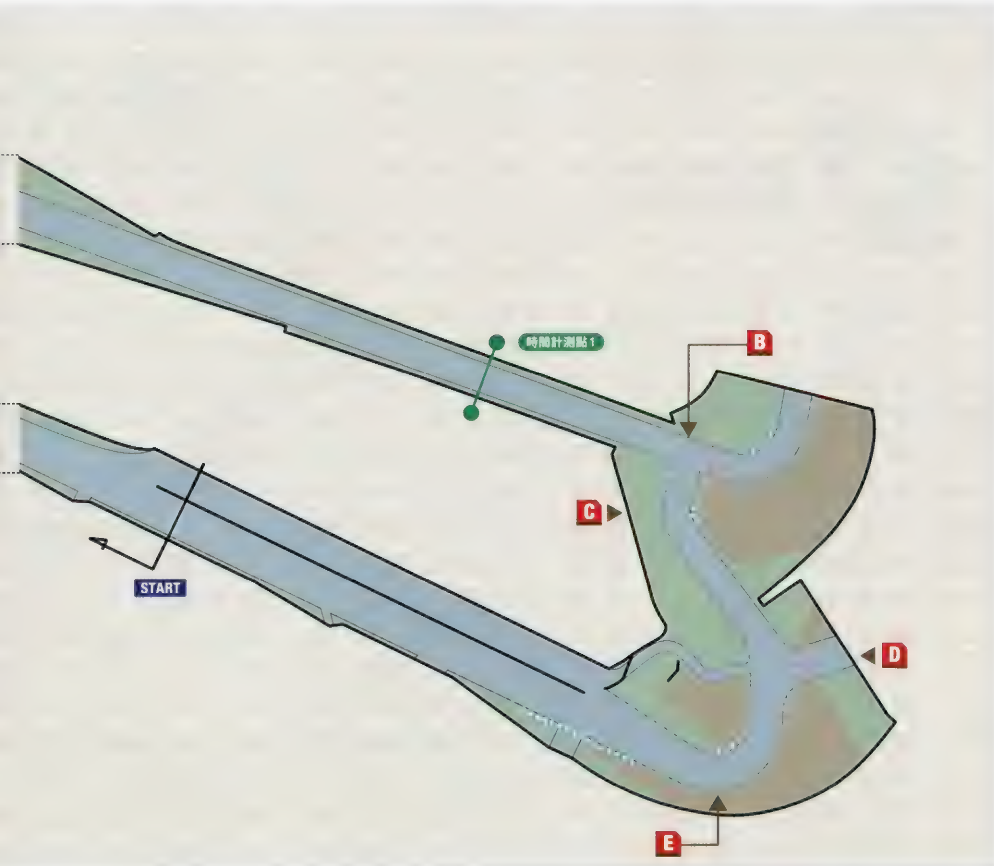
A 第1彎道靠內側通過，第2彎道則於緣石取得CP，請把兩者合為一個很大的彎道來處理。



B 和緩上坡的非終點直線道之後是右彎下坡路段。為了順利通過，建議在直線道上減速，並避免偏離行進路線。右彎要在內側的緣石上取得CP，接著取連接左彎緣石的直線行進路線。

C 下坡的左彎。通過緣石後往外側偏移，取賽道中央的行進路線。





D 下坡是很短的直線道當心不要衝過頭。由於賽道交叉混雜，也請注意不要看錯前進的方向。



E 於完整賽道中由左、右和減速彎之後的victory彎所組合成的部分，在西側短賽道裡則改為比較狹窄的中、低速彎道。建議在下坡後的維修通道入口附近轉向，入彎時輕踩煞車。從切入點的內側緣石朝外側緣石畫出一直線出彎的取線。

›››實存賽車場

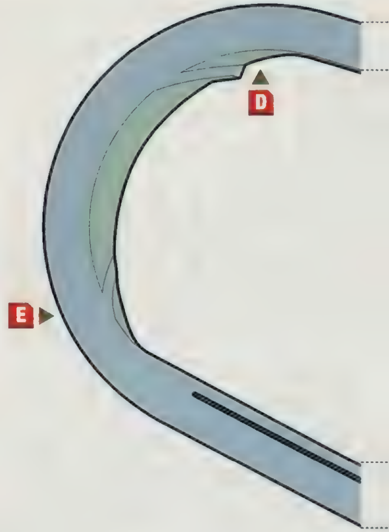
Twin Ring Motegi Super Speedway

【茂木賽車場 超高速賽道】

COURCE DATA

賽道種類	實存賽車場		
全長	2.41km	出現時間	從最初開始
高低差	3m	家庭盃	有

提起茂木賽車場，應該有許多人對於在此舉辦的日本CART以及IRL（Indy Car Series）賽有深刻的印象吧？1998、99年期間也在這裡舉辦過堪稱美國賽車界顛峰賽事的NASCAR。超高速賽道全長約2.4km，是日本第一座美式正統橢圓型跑道。使用220R的第1、2彎道，與160R的第3、4彎道；將此兩條直線道連結而成的構造。Indy Car的平均時速在此最快甚至可以超過330km/h。



One Point

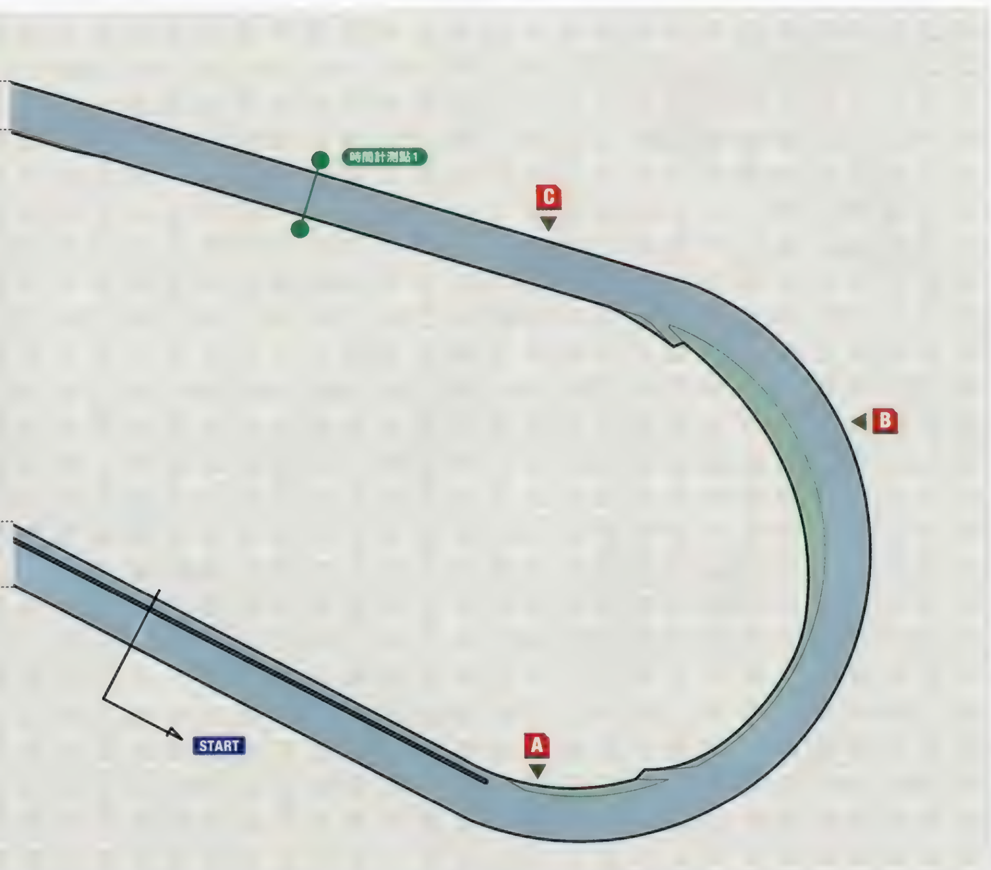
A 進入第1彎道時要稍微將油門放鬆。看到號誌後往內取線切入，沿著白線前進。



B 第2彎道開始請徐徐打開油門，然後憑藉離心力的幫助漸漸往外移動，朝著非終點直線道的牆壁出彎。以外側牆上漆有「BRIDGESTONE」的字樣為目標，看到後再改變前進路線即可。

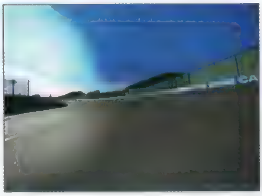
C 因為直線道附帶有傾斜彎，想緊貼壁側駕駛是相當困難的。取線還是和牆壁稍微保持一點距離比較好。





D 由於第3、4彎道比第1、2彎道的曲度要小，故在進入第3彎道時必需煞車，在上方有號誌的地點再回復油門。當外側圍欄變成看板的附近時，和第1彎道採取相同動作往內側切入，一抵達彎道內部再順著熱身車道與邊界的白線前進。

E 第4彎道的出口感覺比較封閉。出彎取線大概在主觀眾席看台開始的附近取得即可。



》》》實存賽車場

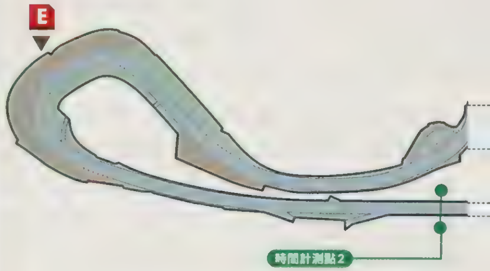
Suzuka Circuit

【鈴鹿賽車場】

COURCE DATA

賽道種類	實存賽車場		
全長	5.81km	出現時間	第10週開始
高低差	40m	家庭盃	有

位於三重縣鈴鹿市的鈴鹿賽車場，於1962年啟用。不論二輪或四輪賽都是日本的代表性賽道，是座全長5807m（四輪賽道）的高速技巧型賽車場。不但以F1日本大獎賽的主辦場地聞名，也舉辦過日本方程式賽車、超級耐久賽・鈴鹿300哩等等賽事。這個賽道的構造當初是由連舖裝路面知識都沒有的技師們，前往歐洲的主要賽車場考察、研究後所才決定的。兩條直線道以及連續的高速彎道，之後再加上低速彎道等調整其平衡度，經過了多次修建、改良至今。其存在意義對日本車開發史來說具有無可取代的地位。



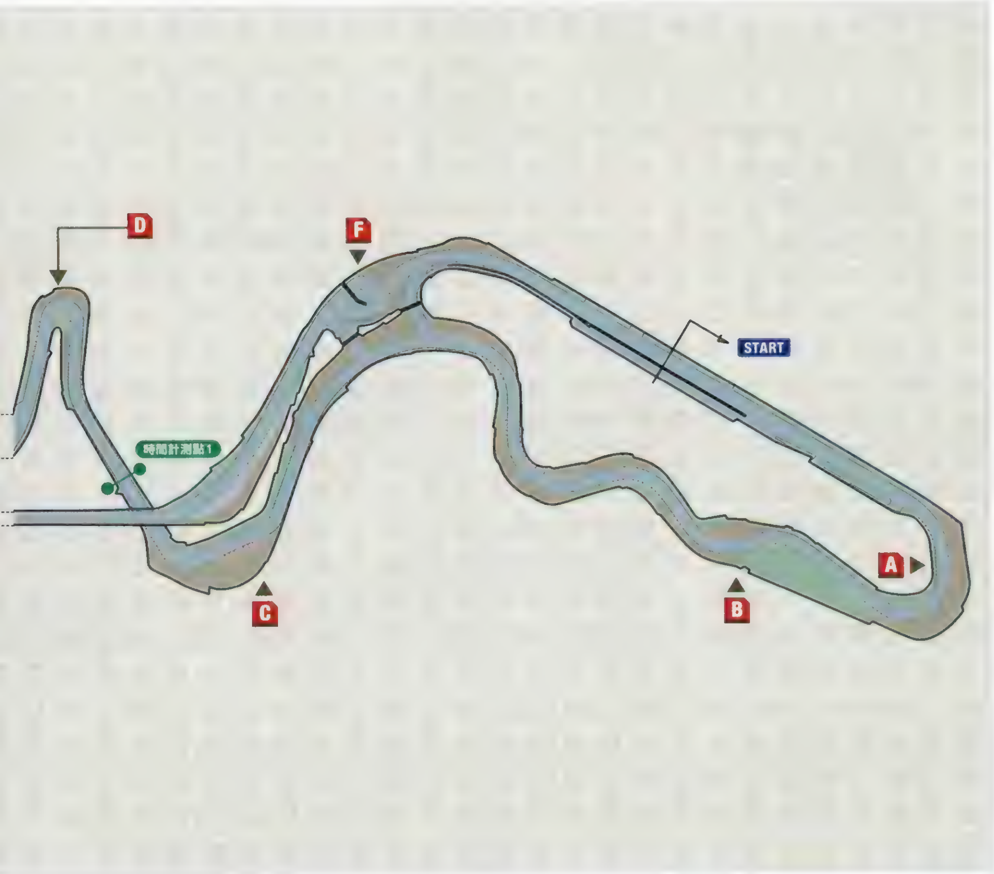
One Point

A 後方曲度變得十分嚴苛的第1、2彎道，取線與煞車時機是關鍵所在。從主要直線道最外側的100公尺看板附近開始減速，切入第1彎道後選擇外側緣石的取線通過。順利過彎之後，第2彎道也請採取切入之後通過外側緣石的行進路線。注意這裡要違背通常理論，採取「重視深入」並提早轉彎的策略。

B 連續S型彎道，左、右各出現兩次的組合。要有節奏地通過，並把油門鬆開在前方取得CP。



C 下坡的短直線道後便進入俗稱的「Degner彎」。請於50公尺看板附近的緣石內側通過CP，然後大膽地切入取線。稍微偏離行進路線時可利用外側的緣石來彌補。不過，下一個90度右彎就必須在直線道確實減速；以大幅靠外側的地方往內側的緣石轉向，再向外脫離。



D 直線道與和緩右彎後的髮夾彎。在短時間內充分減速後，再優先重新提昇速度脫離。



E 複合的湯匙型彎道。這裡和緩的高速彎道上坡路段結束後，不太容易掌握住減速點。建議首先由外側切入，然後在內側白色護欄從視野消失前完成減速，這樣算通過第一個內側的緣石。接著掠過外側緣石的前方後，再度回到第二個內側緣石。最後留在內側緣石上一段時間後再向外側離開，往非終點直線道的右側前進。

F 減速彎的通過方式，與其壓上緣石，不如巧妙利用油門，感覺像是只有輕輕地「碰觸」而過。



›››實存賽車場

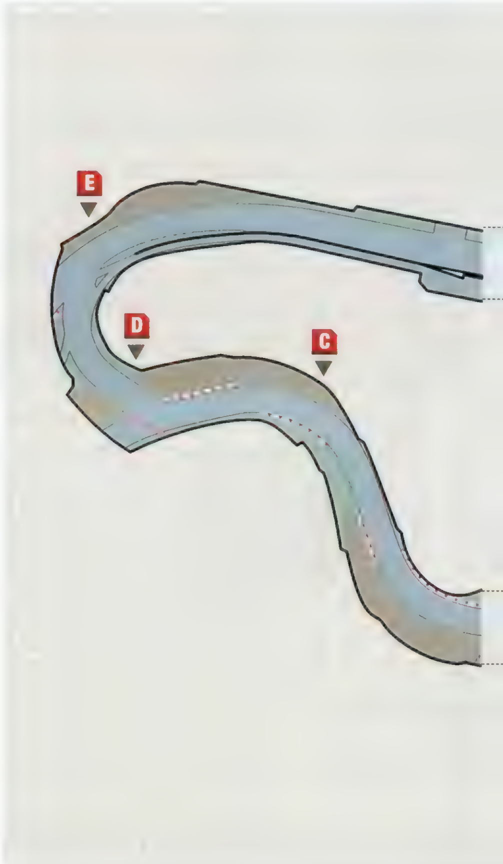
Suzuka Circuit East Course

【鈴鹿賽車場 東側賽道】

COURSE DATA

賽道種類	實存賽車場		
全長	2.24km	出現時間	從最初開始
高低差	33.6m	家庭盃	有

鈴鹿賽車場東側，是從DUNLOP彎折返所構成的短程賽道。全長2243m，包含主要直線道與連續S型、中速彎等正統構造。FJ等俱樂族比賽常在此舉辦。短程賽道的最後彎道部分雖然可以描繪出漂亮的取線軌跡，不過這裡最重要的還是如何在主要直線道上順暢加速，以減少多餘的時間浪費。



One Point

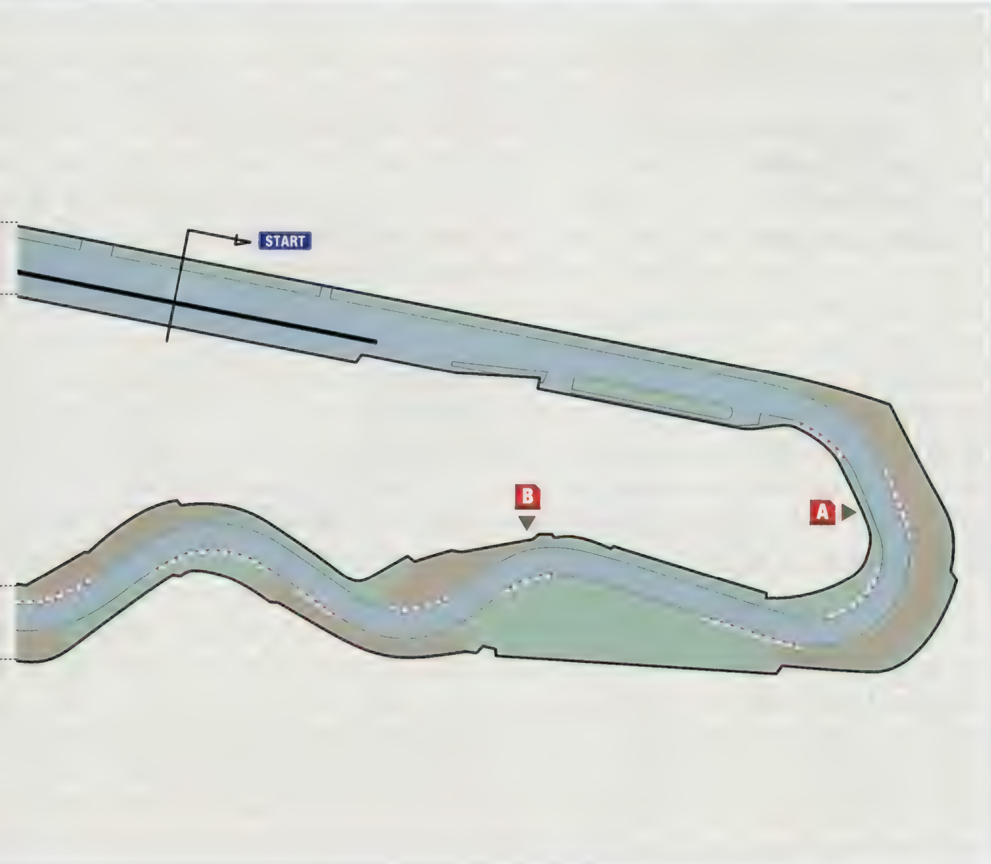
A 第1、2彎道的取線與煞車操作相當重要。請留意切入方式以及如何在短時間內減速與轉彎。



B 左、右一組共出現2次的連續S型彎道。雖然第1組較小，第2組較大，不過都要以荷重移動為過彎關鍵。進入時將油門放開使荷重置於前輪。當快要到CP前踩下油門，故意讓其稍微轉向不足為下個彎道製造機會，就可以有節奏的通過。

C 逆傾斜彎會讓車身有向外側偏移的感覺，將荷重移動到前輪來消除轉向不足。





D 上坡左彎（DUNLOP彎）的頂點就是短程賽道右彎的入口。請從外側切入。



E 最後彎道可以利用賽道寬度將油門全開通過。短程賽道在CP之前都是上坡，之後變成下坡，故超速進入的話就要輕踩煞車。CP在內側黃色標線開始的附近，通過那裡之後便可將油門全開。取得緊鄰著維修通道入口的前進路線，一口氣加速朝向主要直線道的外側。

››› 實存賽車場

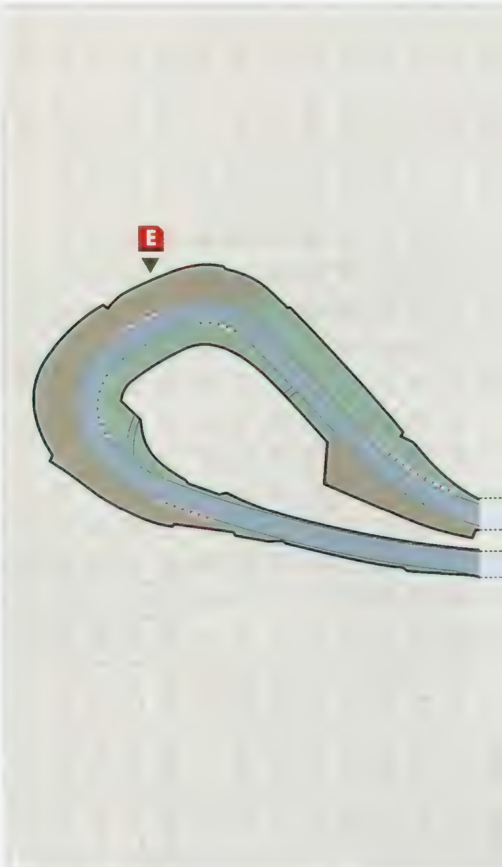
Suzuka Circuit West Course

【鈴鹿賽車場 西側賽道】

COURCE DATA

賽道種類	實存賽車場		
全長	3.47km	出現時間	第18週開始
高低差	14.2m	家庭盃	有

鈴鹿賽車場西側是從DUNLOP彎之後迴轉，於減速彎前方折返的短程賽道。全長3475m，俱樂族等比賽都選擇在此舉行。全部構造由許多高速區間，如直線道和高速彎道等，與其餘的髮夾彎、湯匙彎等低速彎道所組成。另也有短程賽道的固定難關低速複合彎道。由於需要急加速和急停的緣故，掌握住煞車的時機便是重點。



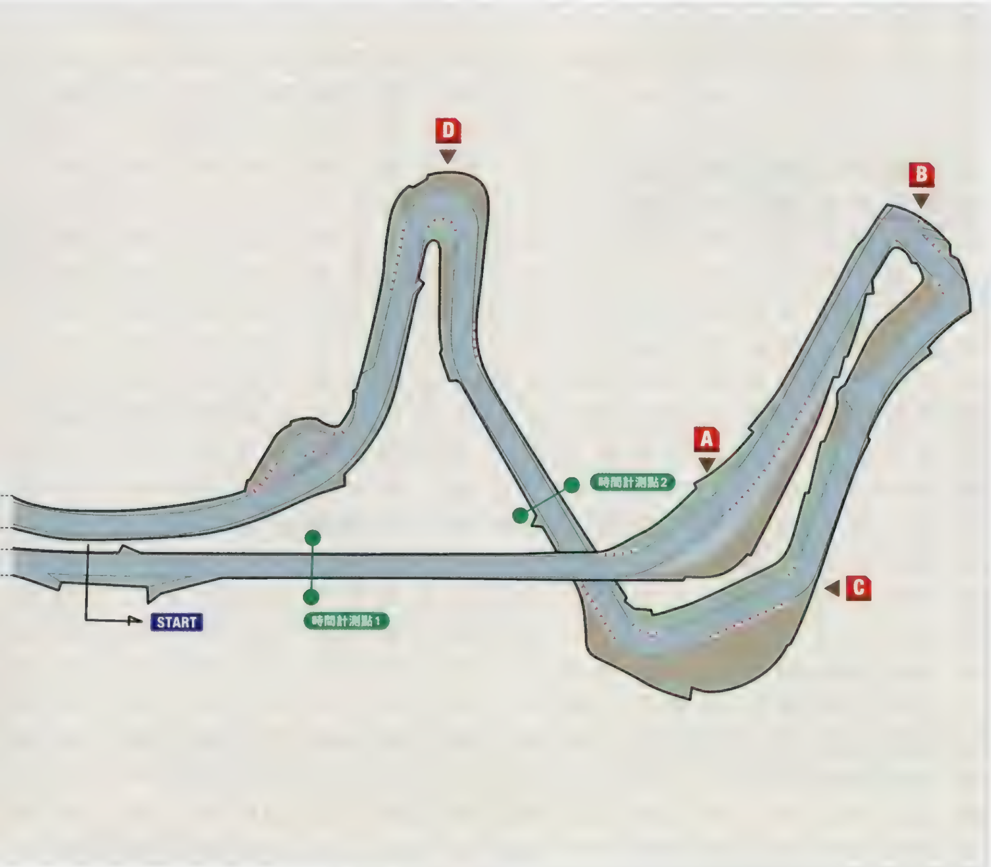
One Point

A 以高速彎道聞名的130R是縮短時間的好區段。因為考慮到行駛速度，構造改建成入口緊縮出口寬敞的形式。取線請靠著非終點直線道外側，於50公尺看板附近再慢慢將油門放開入彎。通過內側緣石上的CP後，再油門全開大幅靠外，朝外側緣石的方向脫離。

B 本來在完整賽道中減速彎前方的路段，在短程賽道裡變成幾乎90度的2個右彎。入彎時在通過50公尺看板附近減速，掠過內側緣石後觸碰外側緣石，目標是擦過下個右彎的內側緣石以取得出彎取線。可以把兩個彎道看做一個，如同穿過複合彎道的CP來破解。

C 保持可以切入Degner彎的姿態，在90度右彎中確實減速後以外一內一外通過。





D 在直線道與和緩的右彎內提升一定速度後就要進入髮夾彎。儘可能在短時間內減速。基本上以外－內－外便可通過。過彎中油門要維持幾乎全關的不完全狀態，若粗心踩下油門的話會引發轉向不足，造成大幅向外偏移。請記住當務之急為脫離高速彎道，瞬間完成將車頭拉正的動作。

E 複合湯匙彎道在減速後，把全體看成一個彎道，掠過內、外側的緣石通過。



》》》實存賽車場

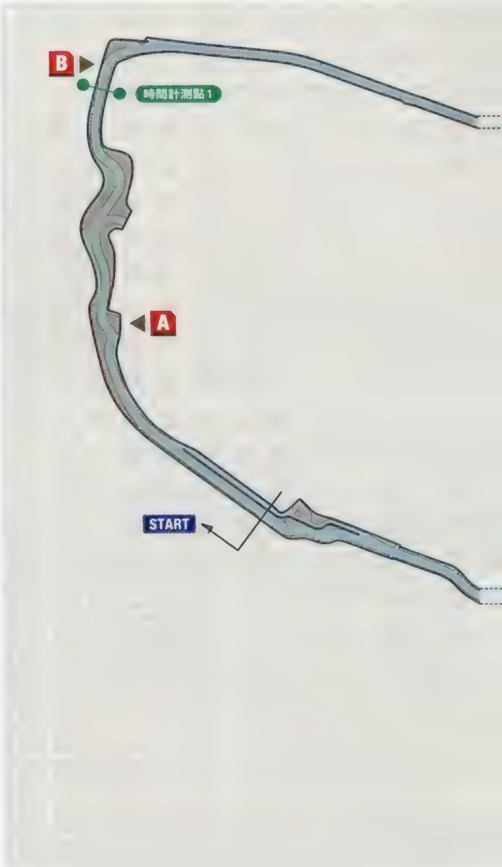
Circuit de la Sarthe 1

【薩特賽車場（1）】

COURCE DATA

賽道種類	實存賽車場		
全長	13.65km	出現時間	第38週開始
高低差	37.3m	家庭盃	有

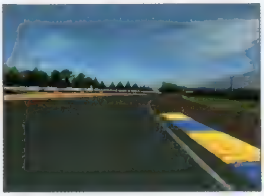
薩特賽車場是法國每年舉辦「Le Mans 24小時耐久大賽」時才使用的場地，因為附近有薩特河流經而得名。構造上由原有賽道與一般公路連接而成，為一全長13.6km的特別賽道。終點直線道部分的「Bugatti賽車場」也可分開獨立使用。公路賽道上，以周邊區域命名的「Mulsanne」、「Arnage」、「Tetre Rouge」等，都是著名的高技術型彎道。原先，使用國道一部份的「Hunaudieres」直線道長約有6km，因FIA（國際汽車聯合會）規定「公認賽車場不得擁有2km以上的直線道」而進行變更，於1990年設置2處減速彎後才成為現今的構造。不過，此一直線道至今仍是創下最高速度的記錄點。不過，雖說是高速賽道，因為部份路面是一般公路，抓地力會比通常的賽車場來得弱。在進行耐久賽時需有十分專注的集中力才行。



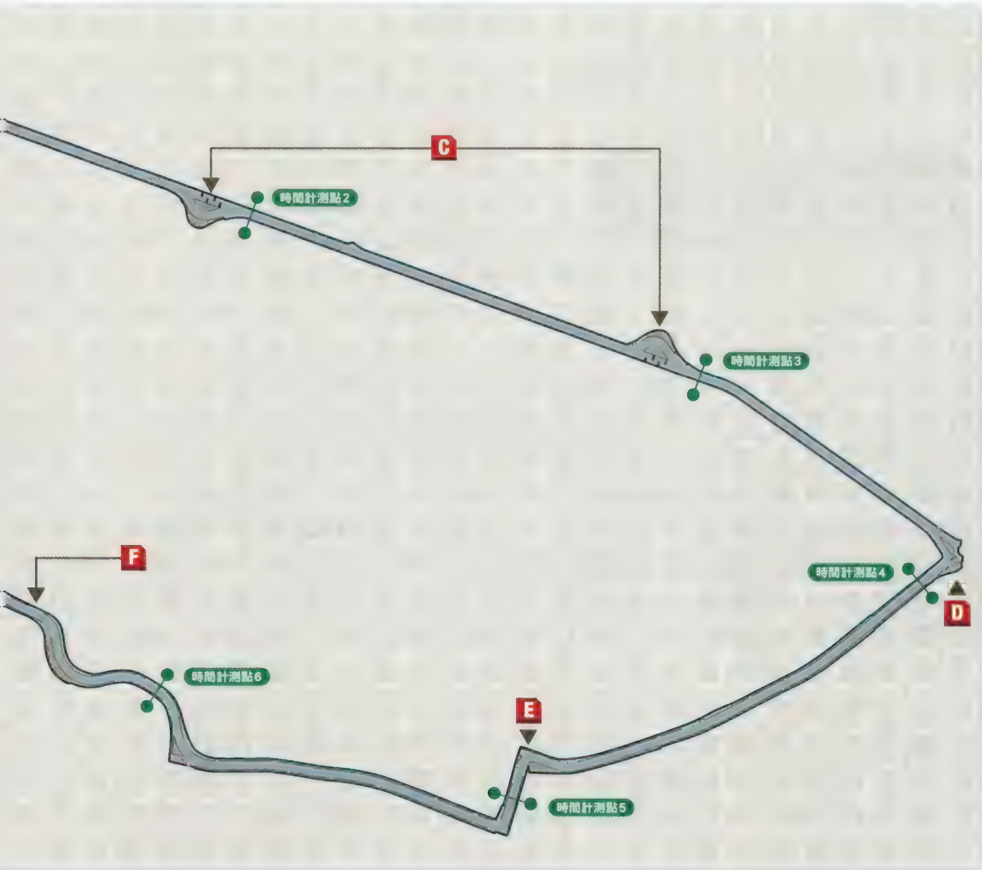
One Point

A 從和緩上坡進入的第1彎道與之後接續的S型彎道。因為第1彎道會以油門全開切入，故荷重偏後輪的話很容易產生轉向不足。請於外側向內靠時於100公尺看板附近減速，掠過右緣石後踩下油門直接以直線進入S型彎道左側，切入後再往右邊通過。這裡的重點就是，提早進行方向盤操作與緣石CP上踩下油門的時機。

B 直線道入口的Tetre Rouge彎。利用外—內—外理論儘量壓上緣石部分吧。



C Hunaudieres直線道途中設置的2處減速彎，因為幅度寬且緩和的緣故，其實只要好好減速通過難度就不會太高。可以100公尺看板為記號開始煞車。此外，直線道的路肩部分路面狀況不佳，請盡量走在道路的正中央。



D 直線道之後的Mulsanne彎。雖是銳角彎道不過因為幅度夠寬，在前方取得CP後迅速出彎吧。



E Indianapolis彎是接續直線道後的90度彎道，請務必在之前的右彎就確實減速。於100公尺看板附近煞車，切入後掠過右緣石較深處部分，再度減速往左90度轉彎。注意如果在右緣石壓過頭會很容易失去車身平衡。

F Porche彎後的S型是最後一個向左外側的傾斜彎。這裡由於很容易偏移，請提早切入吧。



▶▶▶ 實存賽車場

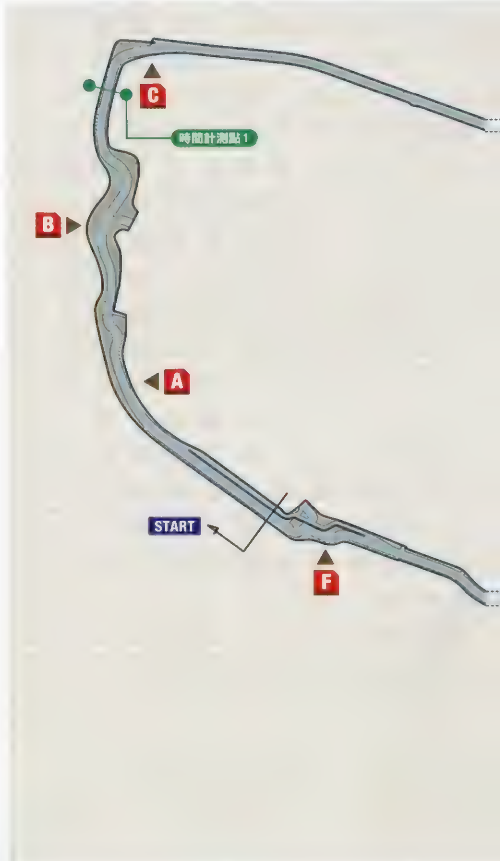
Circuit de la Sarthe 2

【薩特賽車場 II】

COURCE DATA

賽道種類	實存賽車場		
全長	13.59km	出現時間	第50週開始
高低差	37.3m	家庭盃	有

以Le Mans 24小時耐久大賽舉行場地而聞名的薩特賽車場，依FIA（國際汽車聯合會）規定，在1990年改變賽道構造。因賽車場有2km以上的直線道將不被承認，因此在原本約6km長的Hunaudieres直線道上增設兩處減速彎。80年代後半Hunaudieres在完全直線的狀況下，是能夠創造400km/h以上最高速度紀錄的著名區域。修建時很多人都為此感到惋惜，故薩特賽車場 II就是將這個超長直線道重現後的場地。



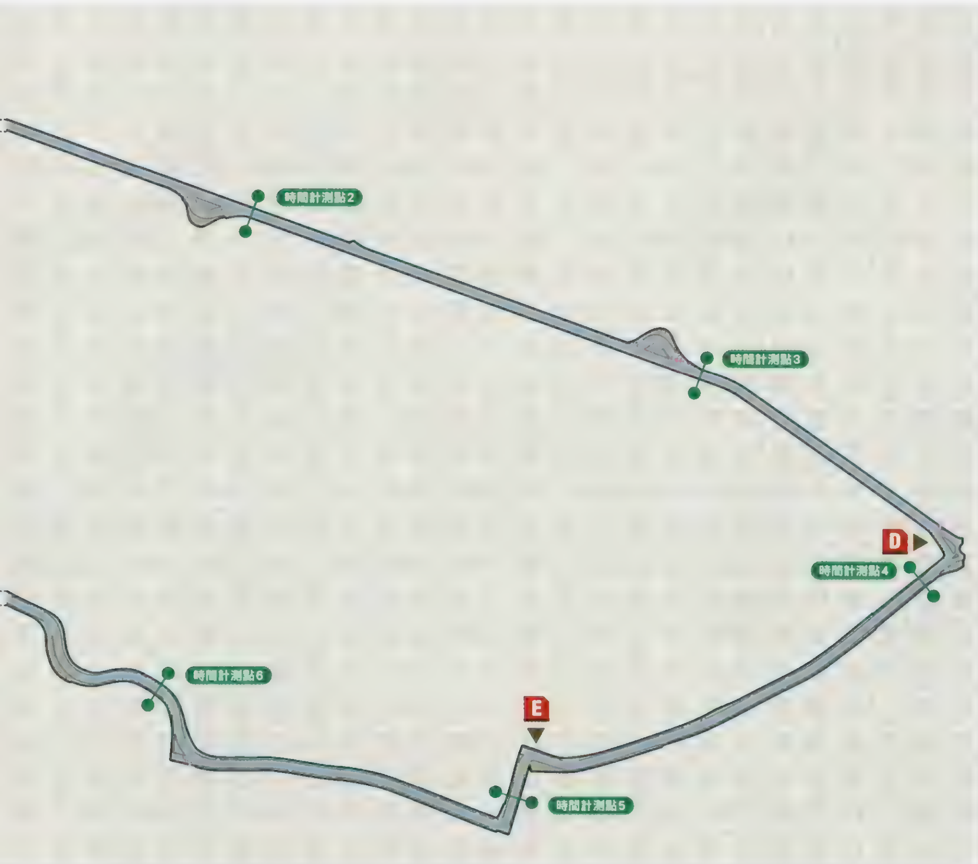
One Point

A 第1彎道後的S型彎道。取直線狀的行進路線後，通過CP時再開啟油門來移動荷重。



B 通過DUNLOP彎，與和緩曲度的下坡右彎之後，又變成上坡S型彎道。首先切入左彎時，要在草皮橫越賽道的附近完成煞車動作。S型彎道部分因為內側有斜面，車輛很容易自動朝內滑入。但在彎道接續處傾斜的方向又會改變，所以這裡需要特別注意取線。

C 這裡是直線道入口的Tetre Rouge彎。可利用賽道寬廣的好處以外－內－外來取線。進入時由外側100公尺看板附近開始減速，觸碰到左側緣石之後立刻往內切入。在前方CP掠過內側緣石後再大幅往外側移動，取以出彎為優先的行進路線。最後的緣石就算整個跨過去也無妨。



D 直線道後銳角轉折的Mulsanne彎。通過前方的右彎就要緊急減速乃是重點所在。在100公尺看板附近讓油門持續放鬆的同時進行轉向，以緣石為記號往內切入。雖然接下來也是銳角彎道，不過因為賽道寬度足夠，在前方取得CP後就以脫離出彎的取線來通過吧。

E 連續的90度彎道區間。於直線的部分要確實減速，然後踩下油門切入。



F 終點直線道前的連續Ford減速彎請採有節奏的方式流暢通過。第2組因為左右彎之間隔較短，同時也累積一定速度的關係很容易產生轉向不足。取直線狀的行進路線，在切入時一瞬間放鬆油門帶出的荷重移動在此會相當有效。第2組減速彎也可充分利用緣石內的紅色鋪設路面。

▶▶▶ *原創賽道*

El Capitan

【船長岩】

EL CAPITAN

COURCE DATA

賽道種類	原創賽道		
全長	4.79km	出現時間	從最初開始
高低差	63m	家庭盃	有

船長岩位於美國加利福尼亞州的優勝美地國家公園，是座高聳矗立1,097公尺的巨大岩石。此一賽道為本作中的原創賽道，環繞船長岩在內的國家公園用地全長約4.8km。雖然看起來像是直線構造，不過賽道穿越林木縫隙時的左右搖擺幅度相當大，高低起伏也有一定的程度。特別是彎道的接續點中，坡道的來回變化更是會讓車體的轉向特性完全相反。所以在這裡必需熟知賽道全貌，預先取得接下來的行進路線以及不可缺少的過彎技巧。



One Point

A 經過終點直線道的第1右彎後，出現因樹影遮蔽而很難辨別的中速左彎。請在右側護欄結束附近開始煞車，同時往內側轉。於內側有緣石的區間將油門維持在半踩狀態並保持在內側，待越過外側紅白牆壁之處再朝外側脫離。

B 因為是上坡的關係要避免轉向不足發生。請提早切入並利用放鬆油門作荷重移動。



C 通過上坡路段的隧道後，坡度會急趨往左彎上昇，之後會出現下坡的「縱向右盲彎」。請取靠左側的行進路線直到能看清楚賽道前方為止。在第1和第2個標誌之間減速，看到第2個標誌時開始轉彎切入。如果煞車動作太慢會導致轉向過度甚至造成輪胎空轉，請多加留意。



D 在下坡路段提高至一定速度之後的髮夾彎。提早減速，在靠近內側之後便可打開油門。



E 不仔細看的話很容易誤判角度的銳角急彎道。前面的部分是直線，出口則是弧度和緩的彎道。在前方取得CP後，簡潔有力地完成拉正車頭的動作，在脫離時打開油門取加速優先的行進路線。可以把右邊的彎道標誌當作煞車以及轉彎的記號。

F 上坡下坡連續的高速彎道。S型的左側深處相當寬闊，建議從這裡通過。



›››原創賽道

High Speed Ring

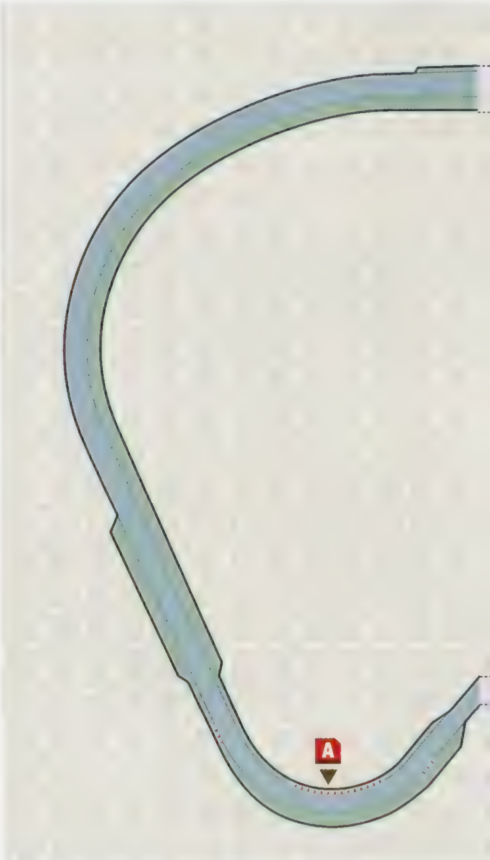
【高速環狀賽道】

COURCE DATA

賽道種類	原創賽道		
全長	4km	出現時間	從最初開始
高低差	8.5m	家庭盃	有

從本系列一代就開始收錄的傳統超高速賽道。從其帶有巨大傾斜面象徵的第1彎道開始，賽道大半部分都是以可將油門全開的區間與高速彎道所構成。尤其是最後彎道至第1彎道之間所展開的低壓區效應爭奪，更是讓所有車手們都熱血沸騰。自本作起，路面變得更加順暢，賽道設施也變得更加完備與現代化，不過基本的賽道理念從一代至今都沒有改變。

在賽道特色上，平均速度相當快。其中會讓車速降低的只有中段的S型彎道，以及最後彎道。關鍵就在於要如何在這兩處保持車速。一旦於此犯錯導致失速的話，在之後可以油門全開的區間一定會被對手超車。



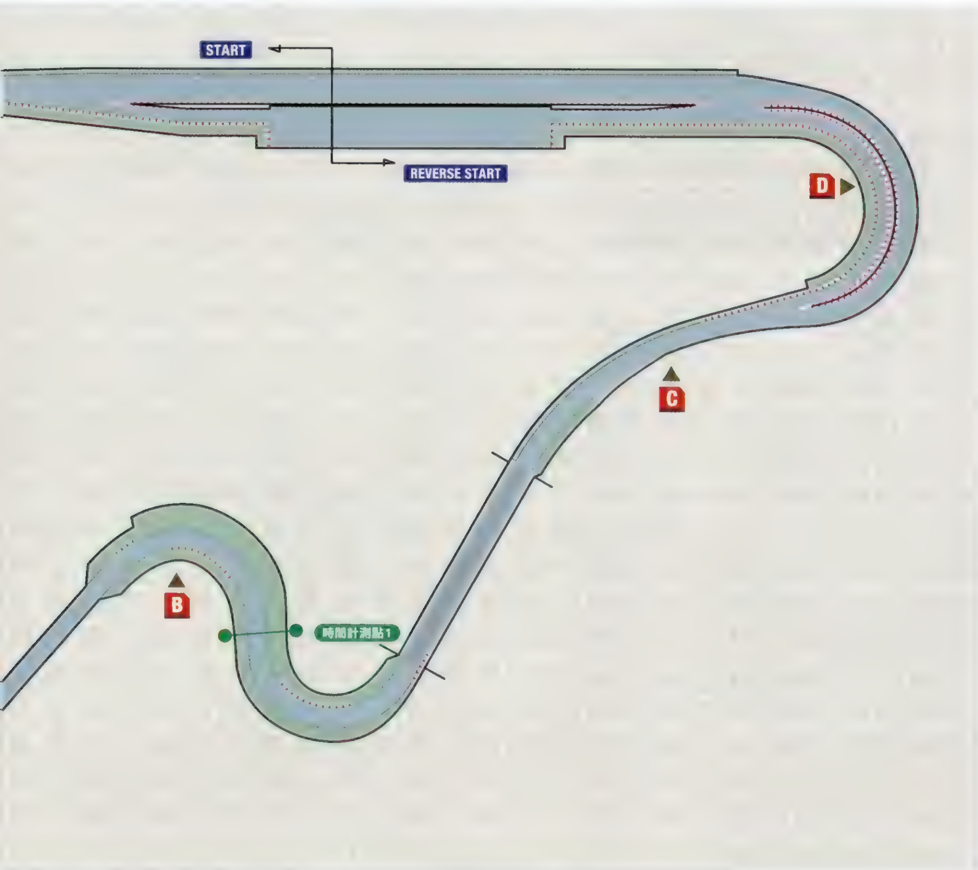
One Point

A 乍看之下像是可以從頭到尾油門全開通過的彎道，但實際上由於彎道後半的出口附近相當狹窄，因此以油門全開衝入是十分危險的不智之舉。取線一旦往外側偏離的話，就暫時把油門鬆開讓車速降低修正行進路線，盡量靠內側行走。只不過在入彎時的行進路線還是要確實地由外側進入。如果從內側進入的話，反而會因為先前的理由，車體更容易偏移到外側了。



B 在這邊速度的控制是命脈所在。當然切入時不能過於深入是一定的。在過彎當中也要利用油門來巧妙的調整車速，避免使行進路線偏移。如果不這麼做，要進入接下來的左彎就會變得相當嚴苛。





C 通過S型彎道後的右彎雖然以脫離速度為第一優先，不過在這裡比起CP的位置，油門全開的時機更顯得重要。彎道中將油門維持在半踩狀態持續行走，等看到彎道出口的位置附近再將油門全開為最理想。全開的時機過快反而容易造成轉向不足的情形發生。如果發生轉向不足，會影響最後彎道到主要直線道區段的速度，請特別注意。

D 接下來就是很長的油門全開區間，故以脫離速度為優先考量。也就是說，不必特別計較取得深處的CP，以能將油門全開脫離彎道的行進路線比較重要。

原創賽道

Trial Mountain Circuit

【山岳考驗賽車場】

COURCE DATA

賽道種類	原創賽道		
全長	3.98km	出現時間	從最初開始
高低差	50.8m	家庭盃	有

「山岳考驗賽車場」是歷代『GT』系列皆有收錄的少數賽道之一。主要以中、高速彎道以及長直線道所構成，全長約4Km的高速技術賽道。如同其名稱所示，位於山岳地帶的特徵之一就是上下坡激烈的路段。與『GT3』比較起來，賽道構造基本上雖然沒有大變化，不過除了部分路段寬度變得較寬，緣石變得較低等細部修改之外，兩旁的設施也進行了全面性的改良。

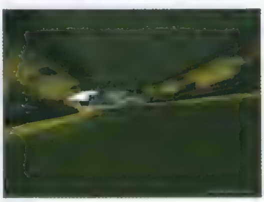
行走的要點當中，因為是激烈的上下坡，前後的荷重控制便相當重要。特別是在下坡的彎道很容易出現轉向不足，必需確實將荷重加在前輪；如果不這麼做的話，要在這裡快速的奔馳是相當困難的。



One Point

A 第1、2彎道要取得各自內側緣石的CP，盡可能以直線通過。只不過，由於進入速度很快的緣故，請避免在此發生轉向不足。如果沒有壓上緣石，很容易超速或導致切入時機過慢。進入時能稍微煞車，或者將油門放鬆會比較順利一點。

B 比起壓內側的緣石，不如切入更深，做出大膽的行進路線。如果能以馬力全開脫離是再好不過了。



C 因為在下坡路段容易發生轉向不足，請確實將荷重加在前輪，然後進行轉彎切入。賽道的寬度很窄，注意不要使行進路線偏移而觸碰到岩壁。

D 在前方的隧道請早一點開始貼近。在這邊的左彎要如何漂亮俐落地做出外一內一外的行進軌跡是最重要的。因為之後是很長的直線道，如果不能巧妙切入的話，出彎速度便會下降，結果反而會造成大量的時間損



失。



E 留意不要衝過頭了。與其將煞車動作忍耐到最後一刻，不如提早減速，提早將油門踩下讓速度回復還比較省時。

F 因為坡度的關係，如果後輪荷重減輕太多很容易會出現轉向過度。在直線行進狀態把速度降低到一定程度應該可以避免。另外，如果太早踩下油門的話，在出口便很容易造成轉向不足，請不要一口氣將油門全開。

G 最終的減速彎如果油門全開進入很容易會錯過CP。在進入前輕踩煞車，將荷重放在前輪。而出口的右彎絕對不要太靠內側；太貪心靠內側行走的話，可是會被賽道間隙給彈開的。

››› 原創賽道

Grand Valley Speedway

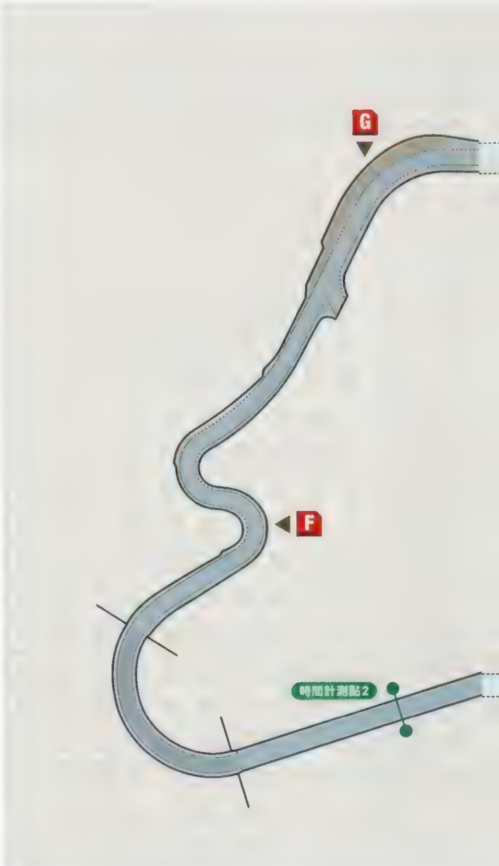
【格蘭維利高速賽道】

COURCE DATA

賽道種類	原創賽道		
全長	4.94km	出現時間	第14週開始
高低差	20.5m	家庭盃	有

從『GT』一代就開始收錄的技術型賽道。大約5km稍稍偏長的全程，以及狹窄的路面寬度，還有中、低速彎道為中心的技巧性構造等。和以往一樣仍然屬於高難度賽道這點沒有改變。與『GT3』比較起來，除了設備更加現代化，賽道中段和東區賽道的會合部分有一些構造上的改變之外，如最後減速彎出口的安全區域整備等，許多地方都下了功夫予以強化。

「格蘭維利」最大的關鍵還是在取線。在要求高度技術的結構當中，只要有一個地方發生失誤，就會影響到下一個彎道，甚至進而產生連環失誤。因此要打起精神應付接踵而來的挑戰，正確描繪出取線的軌跡。



One Point

A 第1彎道，注意別太深入。理想狀態是能夠從CP朝出口外側的緣石油門全開脫離。



B 此一高速彎道一直到『GT3』都不算是需要特別提到的攻略之處。不過在『GT4』中改變為較狹窄的彎道後，想要油門全開通過就有其難度了。在前方稍微減速，把荷重加在前輪後切入。注意千萬不要發生轉向不足。

C 因為連續出現兩個左彎，所以內側就不是最佳的路線。要先往外靠，找出可以取2處CP的行進路線。後半的左彎雖然還可以靠在緣石內側，不過要在那邊抄捷徑並不是一件容易的事，頂多保持讓底盤大約壓上一半即可。





D 依照理論取外一內一外的行進路線就可以通過，但若是踩下油門的時機過早，很容易在出口發生轉向不足。儘可能以提高脫離速度為首要目標來行進吧。

E 內側雖然有像步道般的緣石，但如果直接壓上去還是有風險的。所以建議取剛好削過緣石的路線來跑吧。確實控制速度是攻略此處的重點。

F 一邊注意不要太慢煞車，一邊取最先遇到的左彎內側緣石，儘可能採小幅度的迴轉通過。接著的右彎可利用外一內一外來脫離。因為出口的外側設有一定寬度的安全區域，所以可以放心的踩下油門。

G 最後彎道的攻略法就是油門用力催到底。就算出現轉向不足的狀況，在入彎之前稍作減速，大致上還是能油門全開地通過。注意不要漏掉重要的CP即可。



››› 原創賽道

Grand Valley East Section

【格蘭維利東區賽道】

COURCE DATA

賽道種類	原創賽道		
全長	3km	出現時間	從最初開始
高低差	17.4m	家庭盃	有

「東區賽道」使用格蘭維利高速賽道的東側部分，比起完整賽道全長約縮短了2km左右。構造主要由可油門全開的加速路段以及中速彎道所組成，將原本高度技巧的印象柔化了幾分。事實上在『GT3』中只收錄了完整賽道，因此此一「東區賽道」可以說自『GT2』之後終於再度復活了。

關鍵在於賽道中段，尤其是改建過的隧道前區間該如何攻略。包含該處在內，速度微妙不快不慢的中速彎道很多。所以除了要和完整賽道採相同模式來取得行進路線之外，車速的控制也相當重要。換句話說，是否能活用車胎的抓地力來行走，所造成的時間差會有天壤之別。



One Point

A 和完整賽道相同，以脫離速度優先來通過。視狀況在更內側之處取CP也無妨。



B 想要油門全開通過幾乎是不可能的，所以必需在前方進行減速。不過，因為彎道本身相當和緩的緣故，在入彎的同時輕踩煞車，讓前輪有一定程度的荷重即可。依舊要以重視過彎的速度前進。

C 雖然是能以一定速度直接進入的高速彎道，不過若衝勢過快，就無法在下一個右彎取得CP了。如此一來會影響接下來的左彎。注意保持不要過快的態勢持續踩煞車，以做好進入下一個右彎的準備。

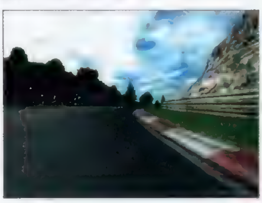




D 在C點巧妙調整車速，理想狀態是以外一內一內出彎。請記住準備往之後的左彎脫離時行進路線不要偏向外側。

E 以外一內一外取線重視出彎速度。儘量從外側切入便可取得輕鬆由CP脫離的行進路線。

F 雖然是不顯眼的右彎，不過因為是下坡看不清楚CP的緣故，很容易發生轉向不足。在前方減速，把荷重放在前輪再切入吧。



G 這邊也是由下坡路段開始切入的緣故，很容易轉向不足。在CP之前要確實控制車速，通過CP之後再將油門全開。注意絕對不要以過高的速度進入。

»» 原創賽道

Apricot Hill Raceway

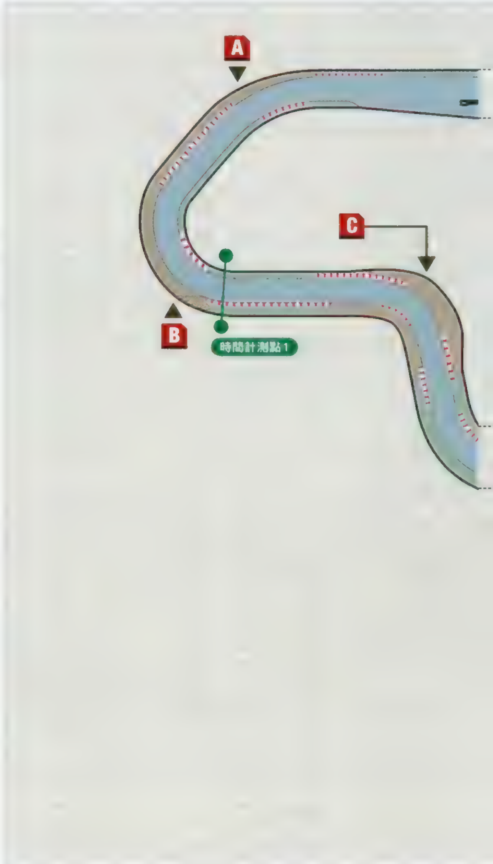
【杏色丘陵賽道】

COURCE DATA

賽道種類	原創賽道		
全長	3.86km	出現時間	第24週開始
高低差	25.5m	家庭盃	有

設置在丘陵地帶的技術型賽車場。前半段以技巧性為主，中段之後則以中、高速彎道為重心。終點直線道很長，整體油門可以全開的區間出奇的多。光是看賽道外觀構造並不覺得有什麼特殊，不過實際上跑過就可以發現賽道雖然寬廣，取線的自由度卻很低，超車點也意外的少。在比賽中突然出現的髮夾彎以及後半段的減速彎，還有最後彎道到第1彎道間的配置，其實都是依照理論所設計的。

攻略上的重點在於正確取線。因為地形的關係產生激烈的上下起伏，也有幾個看不見CP的彎道。清楚地把握彎道的形狀，然後確實進行車速調整，否則會很容易偏離賽道，請多加留意。



One Point

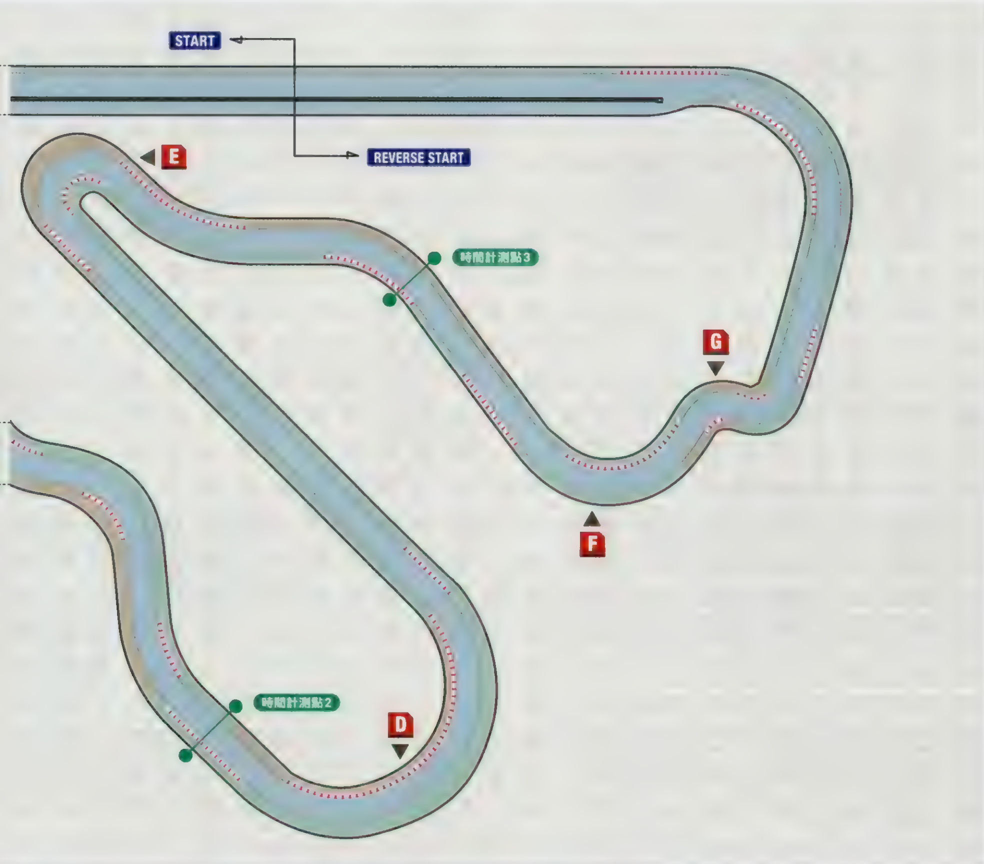
A 雖是高速彎道，但不要想在這裡油門全開通過。徐徐進行減速，或讓車身在筆直前進的狀態下減速吧。



B 賽道幅度雖然寬，但到了出口卻意外變狹窄。如果想高速進入，就要注意預防轉向不足的突發狀況。脫離時的行進路線若沒有太偏外側，那貼近下一個S型彎道就會變得比較輕鬆。

C 由於右→左→右接續的S型彎道區間當中會激烈上下起伏，所以不容易抓到正確的取線。在各彎道中試圖於較深處取得CP，攻略重點就在於預先準備好進入下一個彎道。雖然說最後的右彎能油門全開脫離是最理想的，但請注意車速較快的車輛也會有衝出賽道的危險性。





D 雖然是很大的外─內─外，不過在內的時間很長，所以實際上還是以靠內側為佳。為了避免失控請將油門維持在半踩狀態，巧妙調節車速，一邊同時注意別讓行進路線偏外。脫離時，油門全開的快慢因車輛差異有所不同，重點就在如何判定此一時機。之後的油門全開區間因為都是上坡，取可以提早踩下油門恢復速度的深處CP吧。

E 直線道之後接續著髮夾彎。將行進路線靠左邊全力煞車之後，再以外─內─外來出彎吧。



F 帶著下坡的中速彎道。受到橫向G力的影響，踩煞車時請冷靜不要自亂陣腳。另外也要留意切勿偏離行進路線。在這裡偏離行進路線的話，接下來的減速彎就會變得難以切入。

G 減速彎當中最好保持直線行進，並且一邊在腦中提醒自己要提高脫離速度。另外請注意千萬不要衝到砂礫路面上。

›››原創賽道

Autmn Ring

【秋色環狀賽道】

COURCE DATA

賽道種類	原創賽道		
全長	2.95km	出現時間	第40週開始
高低差	30m	家庭盃	有

本賽道曾收錄在『GRAN TURISMO Concept 2001 tokyo』中，其實就是從『GT2』之後首度再現的「秋色環狀賽道」。正如其名，是設置在湖畔，伴隨著美麗紅色秋楓的技術型賽道。全長不到3km。雖然有點短，但包含直角彎、髮夾彎、270度迴旋彎道等等，實際上賽道內容非常豐富。因以低速彎道為中心，車輛馬力在這個賽道對縮短時間差距沒有顯著的影響，故特徵之一就是可以享受和比自己性能稍微高一些的車輛一起平等競賽。本賽道是最適合磨練己身駕駛技術的舞台，在玩家當中也擁有極高的人氣。

在出彎時或多或少提升脫離速度，都能大大影響整體的時間。因此通過各彎道要隨時注意速度，行駛時不要太過深入或衝過頭。另外，緣石也有部份較高之處，壓上去的時候請留意避免產生車身不平衡。



One Point

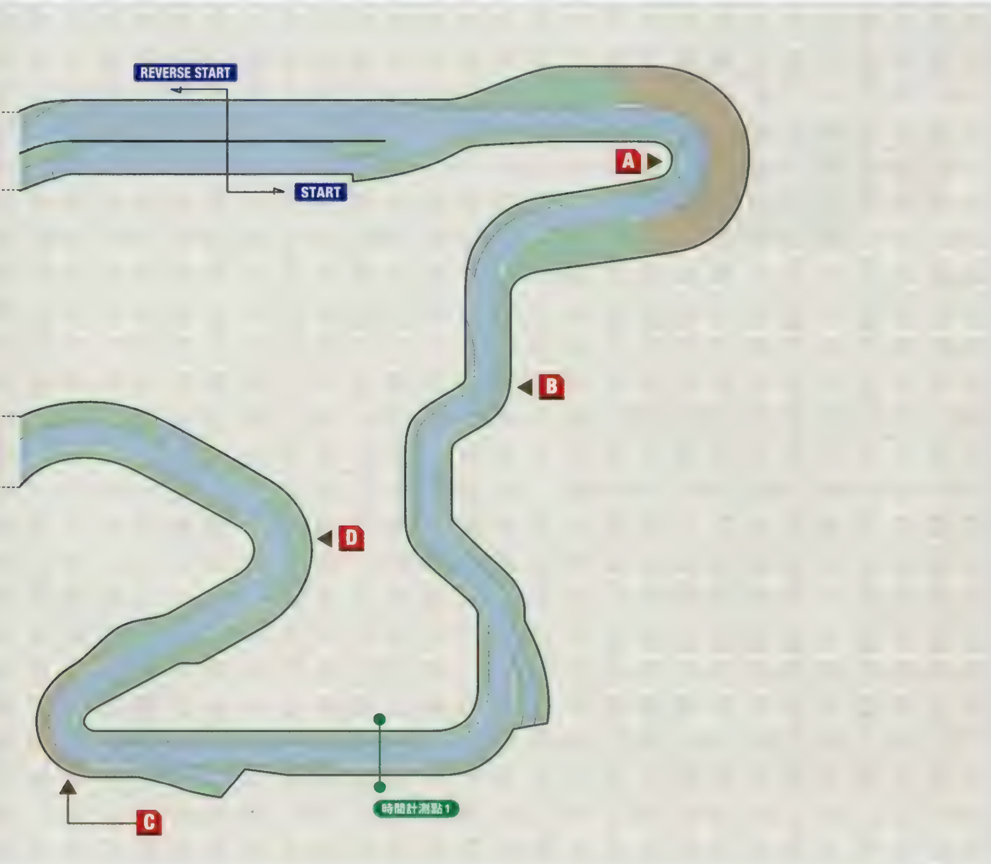
A 此彎道因為容易會超速進入，因此必需把握好煞車的時機，確實進行減速。於較深處抓CP，取脫離速度優先的行進路線，同時注意不要偏到外側去了。

B 直角彎的基本攻略法就是畫出一條壓上內側緣石的直線通過。不過因為緣石偏高很容易造成車身不穩。如果在不穩的狀態直接壓上緣石，會產生側滑。另外行進路線不能偏外，請慎重的切入吧。



C 非常狹窄的髮夾彎，除了原本就該注意的進入速度之外，也請避免太早踩油門導致出口發生轉向不足的情況。

D 如果荷重控制沒有確實做好就直接入彎，發生轉向不足也是理所當然。若是在此處失速過多，會造成之後油門全開區間的速度無法提升。雖然這樣說，還是要注意如果太早踩油門，出口處有衝出賽道的危險。



E 由外側開始接近，在可以看到出口的地方全力加速。以油門控制技巧來調節車速吧。



F 這個高速減速彎的基本攻略法是將油門全開保持直線接近。但是脫離減速彎之前若沒有採取煞車的動作，之後的右彎會變得來不及煞車。

G 因為之後是很長的油門全開區間，總之請不要在這裡犯錯。且在這裡的下坡很容易發生轉向不足，入彎時要確實將荷重移至前輪。

››› 原創賽道

Autmn Ring Mini

【秋色環狀迷你賽道】

COURCE DATA

賽道種類	原創賽道		
全長	1.28km	出現時間	從最初開始
高低差	16.2m	家庭盃	有

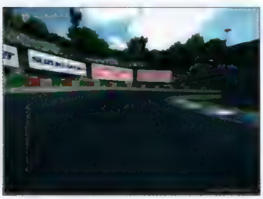
使用部份秋色環狀賽道的短程賽道，全長約1km多。雖然算是短的賽道，但彎道數相當多，以技術型的構造為其主要特徵。本賽道因車輛馬力的差距並不容易造成時間上的影響，故可以享受純粹以駕駛技術來決勝負的熱鬥。也就是說，這裡的平均速度不僅低且油門全開區間也很短，在超車點的處理更是難上加難。如果要超車，在最後彎道到第1彎道之間應該可以嘗試，不過卻也有距離不夠的障礙而無法隨心所欲。

如果把攻略重點放在縮短時間，在本賽道同樣也是要重視出彎速度。儘可能提高注意力避免車輛發生側滑。高馬力的車輛在這裡必需更謹慎細心地操作油門才行。

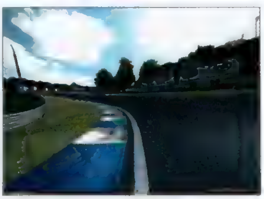


One Point

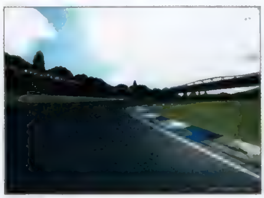
A 如果超速進入，在出口處就要提防轉向不足。切記不要亂衝，請提早進行減速。



B 為了接下來的右彎作準備，在脫離時不要偏向外側。CP在較深處取得，才能提早打開油門。



C 注意進入速度，禁止發生轉向不足的失誤。如果不小心超出到砂礫路面會將車子的走向打亂掉。





D 連續右彎當中，必需一邊取得3處CP，一邊滑動轉向過彎。在這裡速度的控制是重點。使用油門微調車速，另外也別作太大的迴轉，儘可能小幅度的迴旋。

E 直角彎之中，和之前相同避免壓上內側緣石導致車身不平衡。在橫向G力的影響狀態下請勿貿然壓上去。

F 比想像中還艱難的最後彎道。在此處速度的控制會很棘手，如果油門踩太多很容易產生轉向不足。配合輪胎的抓地力，適當調節車速。若想賺取直線道速度，就要努力在CP過後取能油門全開的路線前進。

››› 原創賽道

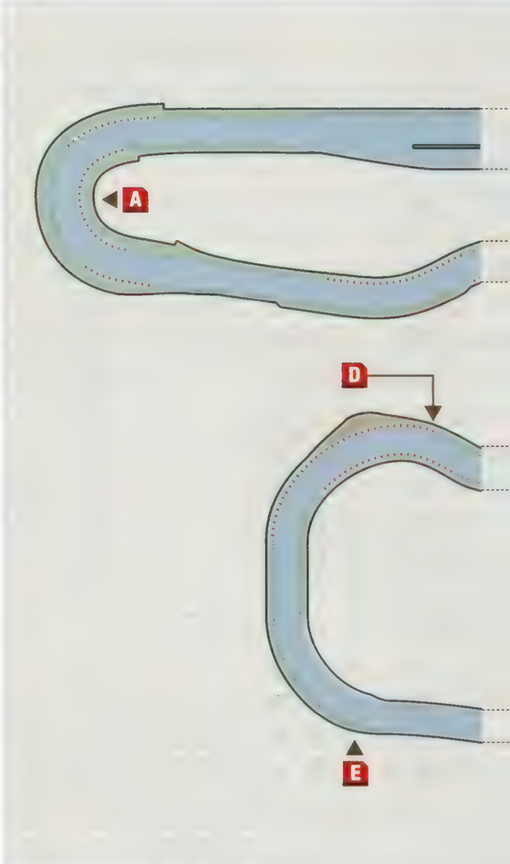
Deep Forest Raceway

【深邃森林賽道】

COURCE DATA

賽道種類	原創賽道		
全長	3.6km	出現時間	第2週開始
高低差	45.2m	家庭盃	有

在深邃森林當中延伸，全長3.6km的高速賽道，主要以高速彎道及油門全開區間為主所構成的性能型賽車場。大膽的構造與適度安排的急坡，是『GT』系列中行駛起來最暢快的賽道之一。雖然從『GT3』開始基本架構就沒有大變化，但各處的緣石擴大不少，增加了取線的自由度，也進化為更容易駕駛的賽道；是用來學習取深處與內側取線最適合的場地。車輛行走時要注意避免取多餘的行進路線。油門全開區間中也設有許多和緩的彎道及斜坡。能抓到多短距離的行進路線，就能提高多少的平均速度，也可以讓每圈的時間向下縮短。



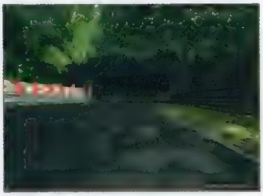
One Point

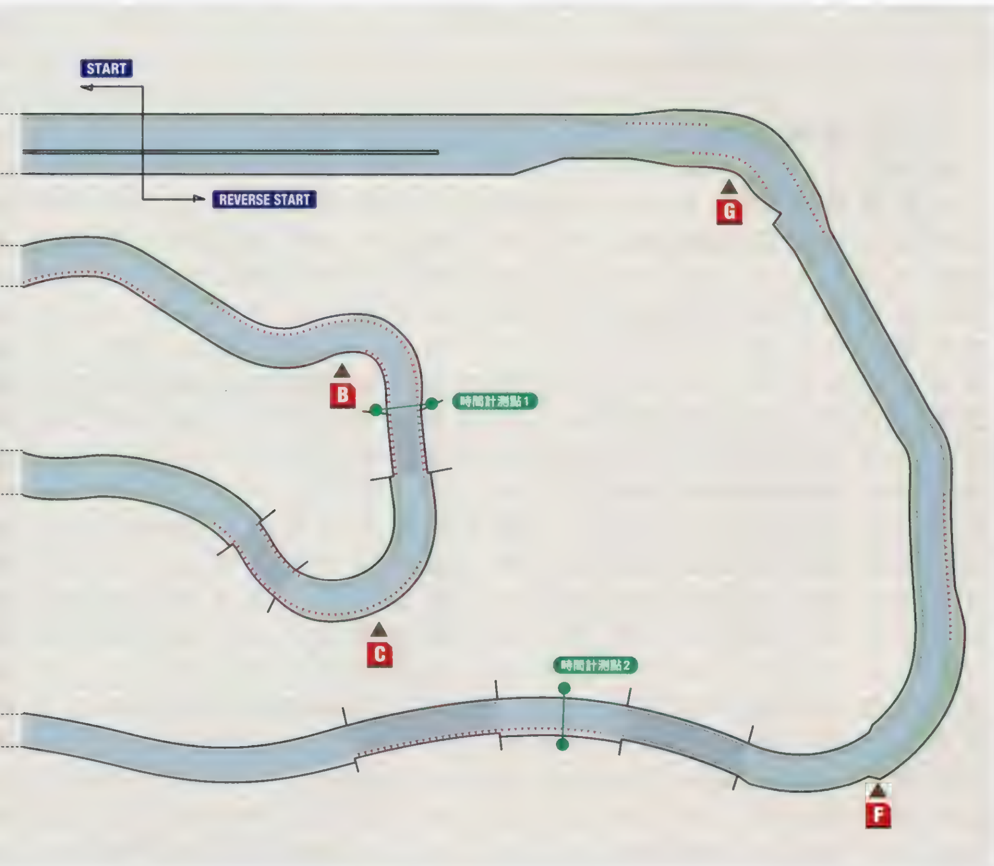
A 因為由高速路段開始強力煞車，首先要注意防止時機太慢。接近時不要馬上油門全開，暫時維持在半踩狀態下過彎，主要是為了避免發生轉向不足。另外，也要在腦海中牢記著盡力加快脫離時的速度。

B 前方的左彎使用內側切入般的跑法（但不要過於極端地抄捷徑）。儘可能在直線行進狀態下全力煞車，再貼近右彎。左彎若受到橫向G力的影響下貿然踩煞車，很容易造成車輛失控。



C 不要立刻切入，選擇可以在較深處取得CP的地方入彎，就可以提高脫離的速度。





D 因坡道的緣故視線很差，不過這邊可以採最短距離的路線行走。讓輪胎稍微陷入砂礫路面當中也無妨。



E 連續兩個中速左彎。在這邊要採能取得2處CP的路線，以外一內一外一內一外來攻略。留心入彎速度，避免產生轉向不足。並且謹記全力提升脫離速度的前提。

F 由於是速度微妙不快不慢的路段，請依照車輛性能不同調節車速，將荷重加在前輪入彎。注意不要偏離行進路線，儘量靠外側貼近，如此一來出口處就可以順利通過了。

G 採外一內一外取線。關鍵在於儘量不讓車速降低通過彎道，一定要在內側的緣石上取得CP。

››› 原創賽道

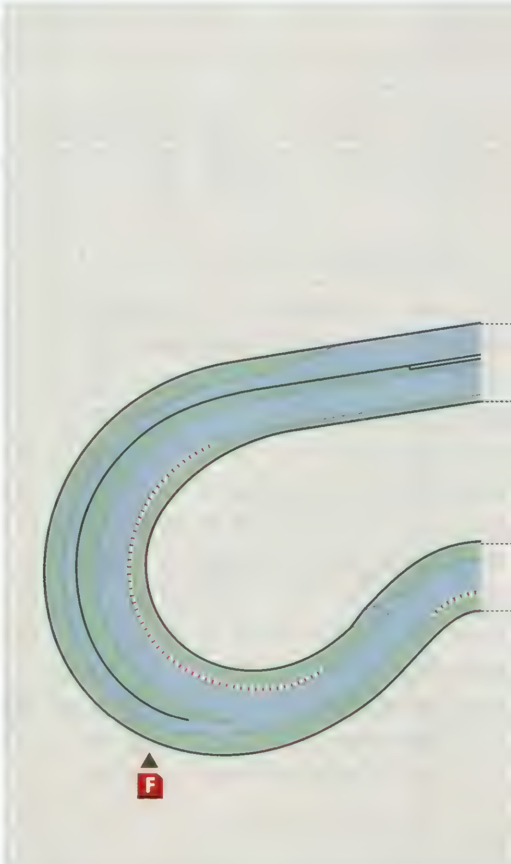
Motor Sports Land II

【賽車樂園 II】

COURCE DATA

賽道種類	原創賽道（在GT模式中屬駕駛公園）		
全長	1.34km	出現時間	從最初開始
高低差	8.3m	家庭盃	有

在駕駛公園內1圈約1.3km左右的短程賽道。除了些許高低落差外，主要是以高速彎道、S型彎道，與湯匙彎等中、低速彎道所構成，是一座雖然規模小但充滿技巧的賽道。煞車操作以及取線方式都是攻略重點。像這種過完一個彎道立刻又出現下一個彎道的場地，保持好自己的節奏是很重要的。請確實記住賽道的外觀，掌握輕重緩急的先後順序行駛吧。



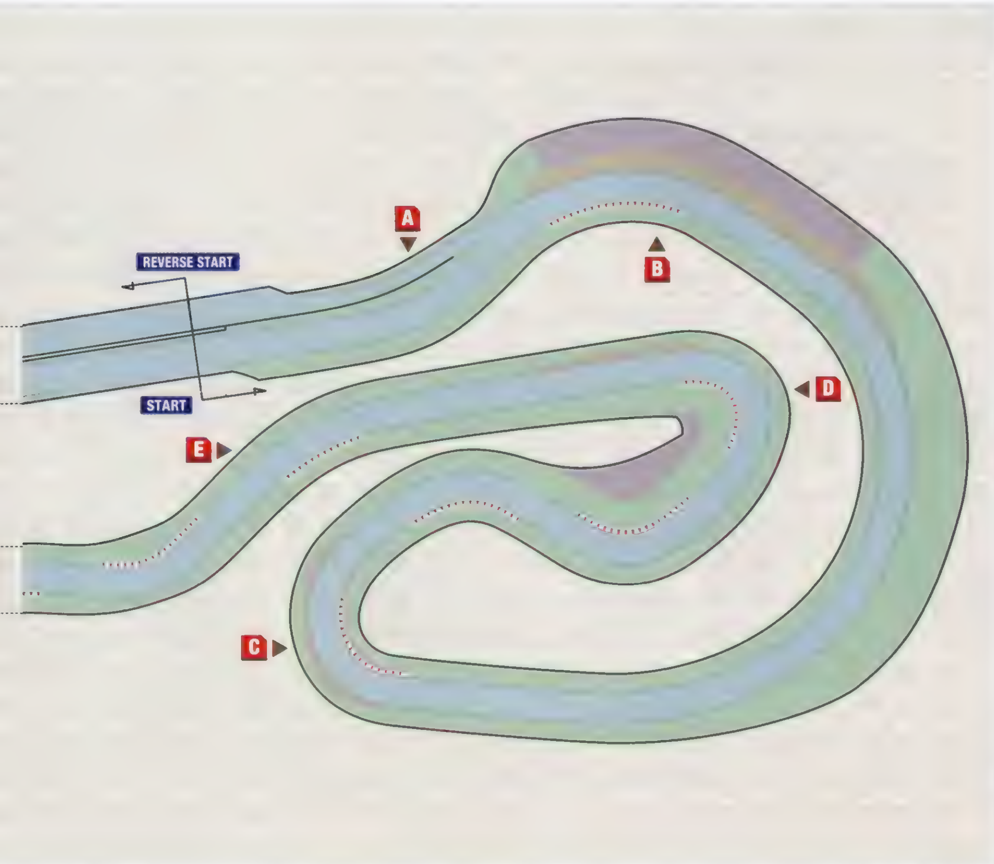
One Point

A 由於第1、2彎道是由S型與高速彎道所接續而成，最好能不減速就通過這裡。首先，進入第1彎道時放鬆油門掠過內側的緣石，接著朝第2彎道右側緣石描出一條直線狀的行進路線脫離。預先於兩個彎道的CP與CP中間踩煞車，然後在第2彎道中取得內側行進路線，通過緣石末端的同時向外側脫離即為最佳選擇。

B 沒有必要切入內側的行進路線，因為在這裡採取可以接續前後區間的外側取線才是上上之策。



C 最初的湯匙彎當中，因為入口狹窄，往裡面卻變緩和的緣故，所以在前方取得CP之後，目標要鎖定可以提高脫離速度的行進路線。雖然依照理論應由外側確實減速之後再往內側靠近，但實際上這個彎道從頭到尾都在下坡，脫離時要小心踩油門的動作。最好能以直線銜接接下來的S型彎道，由湯匙彎的出口外側往內側行進時火速將車頭拉正。



D S型彎道後的湯匙彎。由於在後半會變狹窄的緣故，CP最好在較深處取得。



E 和緩的左右彎反覆構成的連續S型區間，一開始的左、右以直線通過不成問題，不過第二個左彎因為上坡的緣故會形成「縱向盲彎」，取線時請多加注意。建議在賽道中央一邊前進一邊上坡，然後從那邊靠近左側緣石。輕踩一下煞車讓荷重移動到前輪，就這樣順勢向左靠進入最後彎道。

F 最後彎道也是下坡路段。請小心在超速狀態下放開油門會造成車尾打滑。



›››原創賽道

Midfield Raceway

【中場賽道】

COURCE DATA

賽道種類	原創賽道		
全長	3.56km	出現時間	從最初開始
高低差	55.5m	家庭盃	有

圍繞著景色怡人山林間的高速技術型賽道。主要以中速彎道與油門全開區間所構成，是一座充滿了速度感的場地。其特徵之一是途中的立體交叉路段，會讓車輛由順時鐘方向一變轉為逆時鐘方向行進。

此賽道的突破關鍵取決於平均速度；在中速彎道裡如何迅速恢復速度，在油門全開區間可將車速提高到什麼程度，都是縮短時間的重點。因此要在哪裡取CP，或取線該畫出怎樣的軌跡都十分要緊。難度雖然不算高，但車體平衡性與賽車手本身技巧，都會確實影響本賽道的成績。



One Point

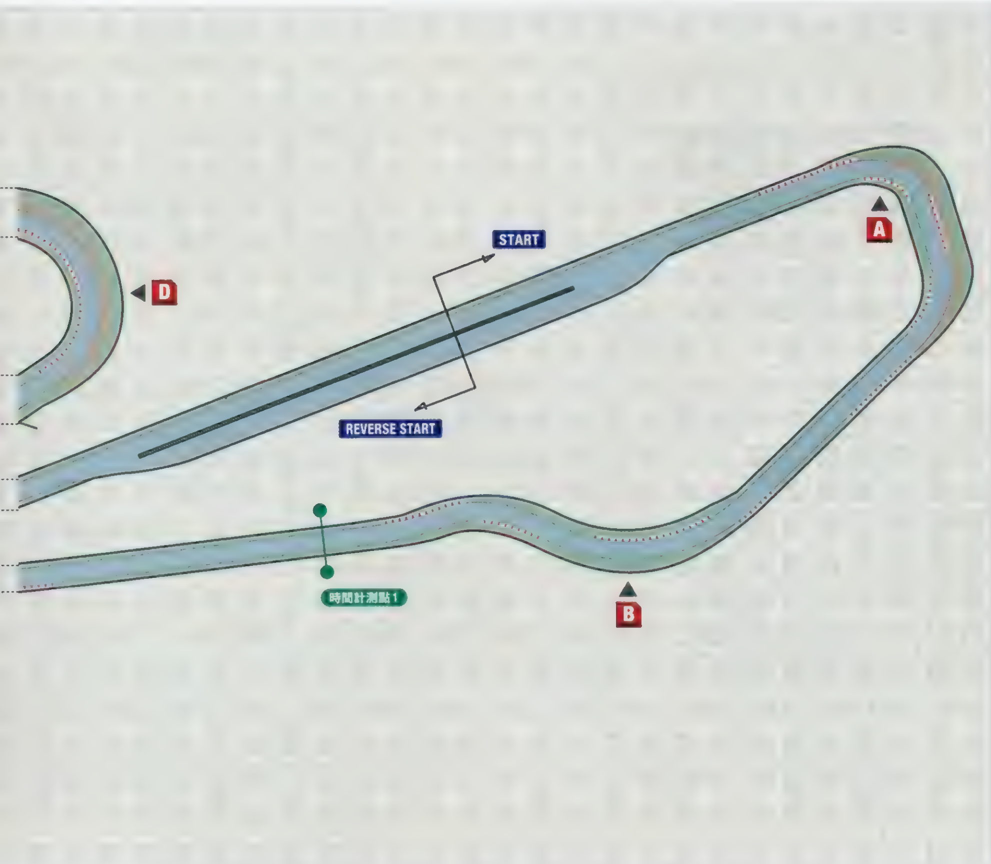
A 第1、2彎道要取得各自的CP。重點在於如何平順銜接兩處CP的取線。在第1彎道如果衝過頭，勢必會造成第2彎道跟著取線混亂，結果就會影響到油門全開區間中的車速無法提升。

B 基本上在超高速彎道最理想的狀態當然是油門全開通過。但是依車種不同，也有在最初進入時容易產生轉向不足的車子。在這種情況下，請注意入彎時可選擇放開油門，或者直接輕踩煞車控制車速以避免讓車輛失控。



C 和第1、2彎道相同，此處也要在內側的緣石上，找出可以取得各自2處CP的行進路線。請注意不要畫出弧度太大的取線，儘量簡潔有力通過是這裡的攻略重點。入彎時切勿衝動躁進，謹記慢進快出的法則。

D CP要在較深處取得，盡量賺取脫離速度。因為是超過180度以上的迴旋彎道，請適度控制車速，注意不要發生轉向不足的情形。如果失控的話對之後的速度提升會有很大的影



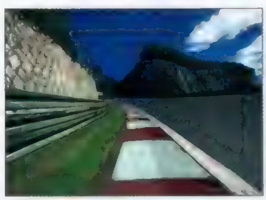
響。



E 由於之後的髮夾彎要從外側接近比較好的緣故，此彎道要儘可能縮小迴旋幅度。具體來說，CP一定要在內側深處取得，脫離時不要偏離到外側。

F 在髮夾彎注意不要衝過頭，並且不斷提醒自己要提升脫離速度。因煞車動作有時也會造成車身不穩，減速時盡量避免受到橫向G力影響。

G 油門全開通過是基本原則。比賽時如果在這個關鍵地點失誤，就會一直影響到第1彎道之間的路段。



››› 原創賽道

Test Course

【測試賽道】

COURCE DATA

賽道種類	原創賽道（在GT模式中屬駕駛公園）		
全長	10.34km	出現時間	從最初開始
高低差	1.7m	家庭盃	—

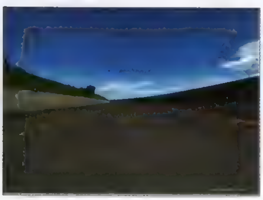
全長超過10km的橢圓形超高速賽道。從「測試賽道」的名稱就能推測出，本賽道並不是設計成比賽專用，而是用來測試最高速限的場地。兩個巨大的傾斜彎，加上兩條2300m的超長直線道，構成其極端單純的構造。各式各樣的車輛都能在此從頭到尾全力奔馳。

看起來雖像是不需要攻略技巧，但過彎時方向盤的角度仍要維持在最小限度，儘可能不讓車速降低才是獲得好成績的關鍵。另外在比賽時，如何跟在對手車輛後方進入低壓區也是重點。以緊咬住低壓區為前提，換檔動作建議要比平常更加靈活。



One Point

A 彎道的曲度相當大，故不要立刻往內側切，進入時讓車體自然地慢慢往外側靠過去。

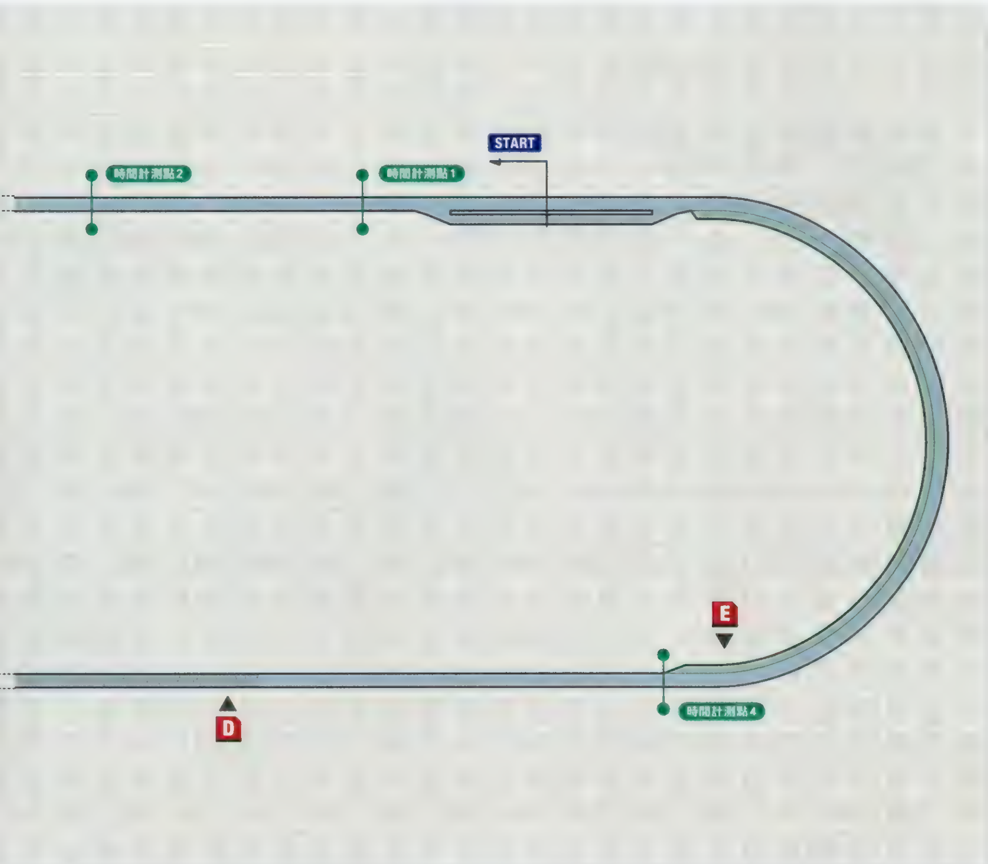


B 一般都是靠內側行走。只不過依車種不同，有時也有靠外側以小角度轉動方向盤會更快的情形。



C 往賽道外側移動並漸漸將方向盤回復，朝直線道前進。油門從頭到尾都要在全開的狀態。





D 直線道部分不用動方向盤，油門全開就對了。前方有對手車時就好好利用低壓區效應吧。



E 之後的部分與A到C的區間相同。要挑戰最高速時，關鍵就在這裡的彎道不要讓車速減低。如果因為進檔而使速度下滑，就稍微降一檔前進吧，如此一來接著的直線道要加速也會比較容易。

››› 原創賽道

Beginner Course

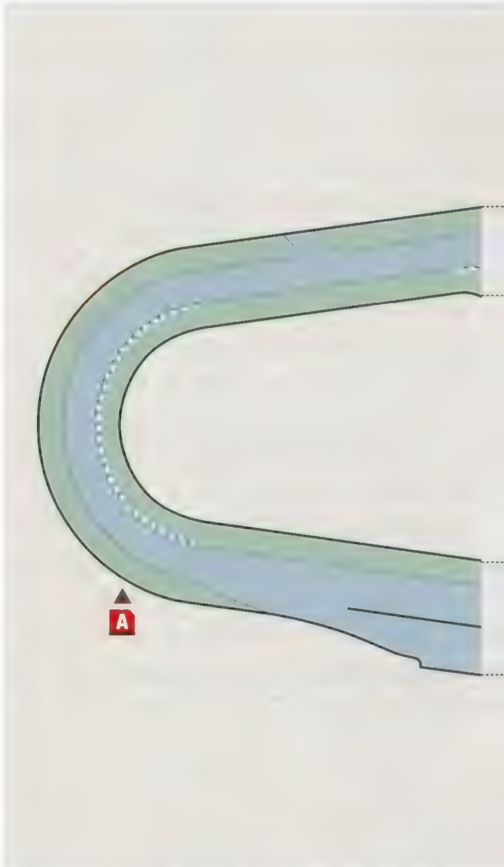
【初學者賽道】

Driving Park™ Beginner Course

COURCE DATA

賽道種類	原創賽道（在GT模式中屬駕駛公園）		
全長	0.77km	出現時間	從最初開始
高低差	1.1m	家庭盃	有

就如賽道名稱一樣，這裡是適合初學者練習的圓周場地。一圈少於800m，幾乎沒有高低差的平坦迷你賽車場。將大小圓弧以兩條直線道相連，並在其間設置有減速彎，是一座能夠充分了解車輛運動原理的賽道。尤其是減速彎，可以學習正確的取線與體驗前後左右的荷重移動。請在各彎道前確實進行煞車，練習能描繪出理想行進路線的方向盤操作技巧吧。



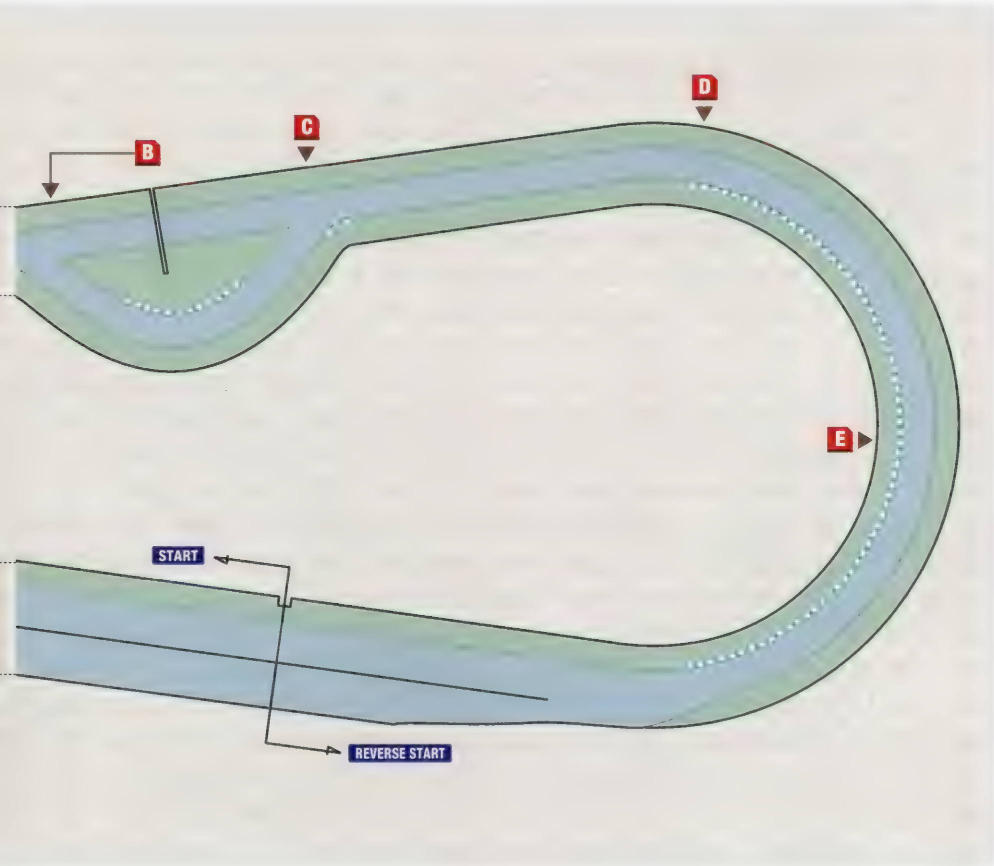
One Point

A 第1彎道是曲度嚴苛且較為急遽的彎道。在直線道確實減速之後，從外側的行進路線瞄準內側緣石的起始點入彎，再直接以能掠過緣石的路線前進。出彎時以賽道外側為目標進行加速。因為彎道的曲度是固定的，以慢進快出與外一內一外的基本原則通過即可。最後就是要將速度控制住以避免發生轉向不足。

B 進入減速彎時請減速並踩一下煞車將荷重移至前輪。取與緣石連接成直線的取線。



C 通過減速彎的要點在於荷重移動以及取線。速度如果過快的話，方向盤就無法產生作用而導致過彎失敗。因此必須確實放鬆油門將荷重移動至前輪，增加抓地力。當完成加重移動後，取能將左右彎的CP連結成一直線的行進路線，再往其延伸的賽道外側前進。一邊進行加速一邊出彎。



D 減速並踩一下煞車迅速地移動荷重，往內側接近。如果感覺車尾快反轉了就打開油門吧。



E 最後彎道可以在內側時就將油門全開。想要重新加速的話，建議看到維修通道入口附近之前取內側，到達主要直線道後，再讓離心力自然地把車身向外側拉去。因為是相當寬廣的賽道，從內側到外側都可以盡情使用。

››› 城市賽道

Costa di Amalfi

【阿瑪菲海岸】

COURCE DATA

賽道種類	城市賽道		
全長	4.02km	出現時間	第36週開始
高低差	138m	家庭盃	—

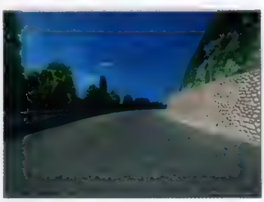
義大利阿瑪菲與其周邊地區向來是知名的度假勝地，其中以「藍色洞窟」著稱的卡布利島更是首屈一指。沿著這座美麗島嶼的海岸道路疾馳上斜坡，環繞山區一週後再順勢而下。全長約4km，高低差竟有138m，這就是本作中原創的城市賽道阿瑪菲海岸。狹窄的賽道中有相當嚴苛的連續髮夾彎，請留意上坡和下坡的攻略方式會有所不同。高速彎道也因為是下坡的緣故所以得集中精神取線，是一條連方向盤操作也絲毫馬虎不得的技巧型彎道。



One Point

A 最初的彎道位於通往海岸的直線道之後。由於既是上坡也是右轉髮夾彎，在這裡為了預防轉向不足請記得提早踩煞車。看到左側突出的門柱後便可以轉彎切入了。在彎道中稍微提高馬力也無妨，不過還是要注意別發生轉向不足的情況。因為接下來是左→右→左的連續髮夾彎，就以相同的節奏前進吧。

B 大迂迴的右彎道因為是複合彎道的關係，由外側取線並配合油門操作謹慎前進吧。



C 高速S型彎道又碰到下坡，視線相當差，是個標準的盲彎，建議由外側貼近。另外為取得行進路線必需將荷重加在前輪，一下子鬆開油門的話反而會使後輪的重心喪失，很容易導致車尾反轉而轉向過度，或輪胎空轉這點請特別注意。通過CP的同時如果油門能踩到底的話是最理想的。



D 一個下坡右彎的盲彎，請從外側於防護柵欄變換之處完成減速與轉彎切入。



E 超長的下坡後出現髮夾彎，可說是這條賽道最大的難關。由於前面的下坡並非直線道，而是和緩彎道的緣故，所以會以不太穩定的狀態接近。請小心在不穩定的狀態下減速有時反而會造成更大的車身不穩。建議在之前和緩右彎的CP處確實減速，由外側較深的位置切入。因為出口相當寬所以使用外側也無妨。

F 最後的連續髮夾彎，請以幾乎快停住的程度確實煞車。



››› 城市賽道

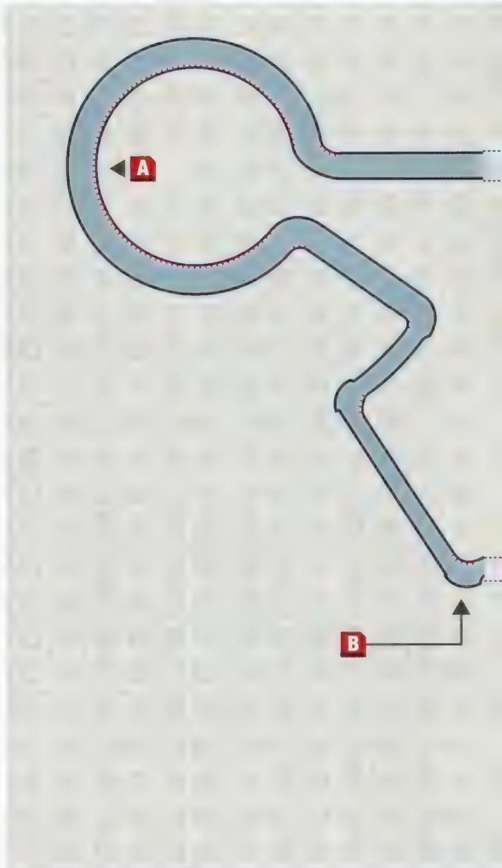
George V Paris

【巴黎喬治五世】

COURCE DATA

賽道種類	城市賽道		
全長	2.49km	出現時間	第32週開始
高低差	7.5m	家庭盃	—

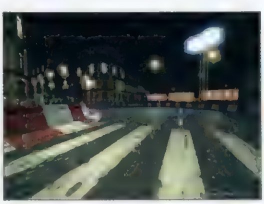
在法國首都——巴黎，深夜中盡情奔馳的城市賽道。自香榭大道通往凱旋門，繞行夏爾・戴高樂廣場一圈後依序穿越瑪索大道、迪耶那大道，掠過喬治五世大飯店側面，最後在塞納河畔的愛瑪廣場折返。全長約2.5km，是條以直線道與曲折的連續彎道所構成的技巧型賽道。由於路面狹窄產生許多盲彎，前方的路況常常看不清楚。也有很多若不確實減速便無法順利彎過去的地點。請先熟悉賽道外觀，儘早做出對應動作。此外，石板路面因為相當滑，在取線及方向盤操作時也需要特別細心。



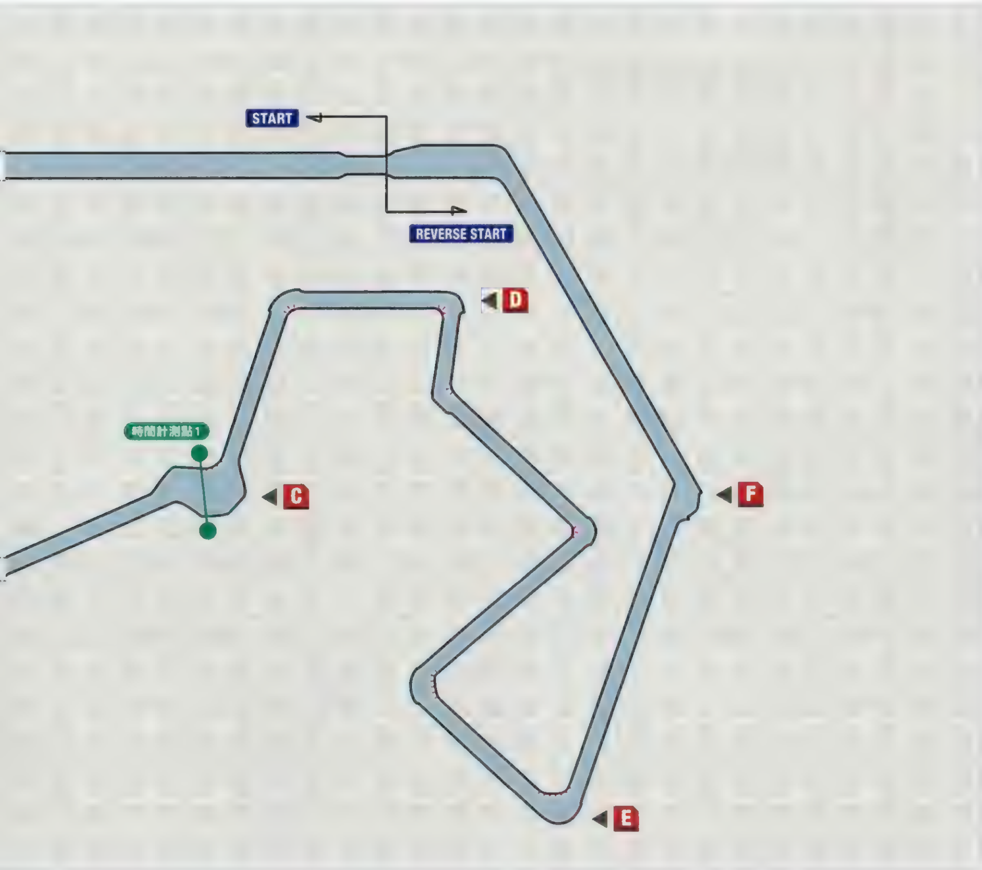
One Point

A 在夏爾・戴高樂廣場圓環迂迴繞行300度以上的彎道。雖然維持一定的角度進行旋轉即可，不過由於路面是石板的關係抓地力極限地低，很容易產生轉向不足。在這裡需要以放鬆油門讓荷重移動至前輪，一邊確保抓地力一邊前進。如果後輪開始側滑的話，可以利用稍微反打方向盤，或輕踩煞車來控制車身平穩。請注意不要使取線錯亂了。

B 彎道的曲度給人狹窄的印象，請在盲彎較深處取CP。



C 雖然和前面的比起來算是較和緩的中、低速彎道，不過因為盲彎這點沒有改變，加上路面抓地力很低非常容易打滑。此時如果太靠內側的話常常會撞上鐵柵欄。過度提高速度也有可能會衝出跑道造成大幅度的時間損失，請特別注意。此外，護欄的排列有點混亂，請不要因此弄錯賽道路線，小心慎重地入彎吧。



D 直角狀的彎道。因為是盲彎的關係不要勉強取線，由外側進入比較好。



E 以銳角迂迴得相當嚴苛的左彎。入口比出口處的路面略微寬廣，所以入彎時可大幅靠外側貼近後再切入；以能在較深處取CP的行進路線來通過。另外，如果過彎途中不小心踩下油門，車身很容易不穩。請在過彎完成之後到了出口附近，再將油門踩下進行加速的動作。

F 連結直線道的中速左彎。因為視野良好，只要注意不要超速偏移到外側即可。



››› 城市賽道

Opera Paris

【巴黎歌劇院】

OPERA PARIS

COURCE DATA

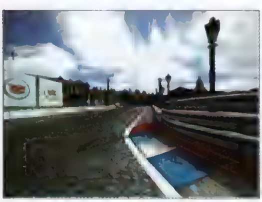
賽道種類	城市賽道		
全長	2.88km	出現時間	第4週開始
高低差	0m	家庭盃	有

由法國巴黎協和廣場開始，巡迴市街全長2.8km的特設城市賽道。雖然沒有任何地形高低起伏，不過卻是條大小直線道與狹窄彎道交織而成的短程賽道。在直線道結尾所設置的彎道，要如何連結好下個直線道就是關鍵所在。雖然也不乏城市特有的盲彎，不過只要記住外觀就算踩著油門也可通過的地方亦不少。怎樣取省力的行進路線，以及方向盤操作技巧是本賽道的主要課題。



One Point

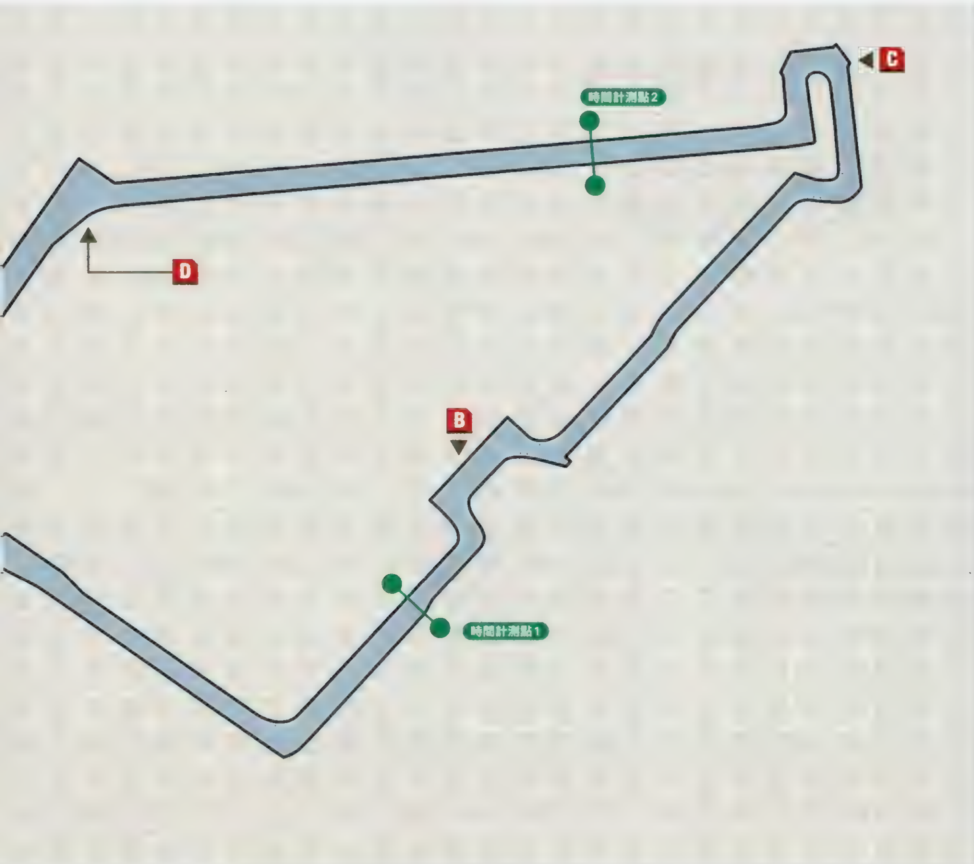
A 由第1彎道所接續的直角彎。以掠過彎道頂點的直線狀取線便可通過。



B 直線道中段所設置的減速彎。請把前後兩個直角彎連結成一個弧形的取線前進。首先靠賽道右側，目標以第1個左彎的內側開始作切入。因為接下來還有右彎在等著，所以請事先取好CP，以外－內－內的取線過彎。之後的右彎從外側脫離完畢，其次的右→左減速彎也可用相同的要領破解。出口部分則要取加速出彎為優先的取線。

C 小幅度R字型迂迴的狹窄彎道。為求不發生轉向不足所以要利用放鬆油門產生的荷重移動來通過。





D 這裡是高速彎道，因為抓地力很低故容易偏往外側。請使用煞車產生的荷重移動過彎。



E 直線道結尾的直角彎。因為角度相當嚴苛，必須階段性地減速接近。首先在50公尺看板附近煞車，以勉強掠過內側的角度切入。然後在這裡二度減速之後，從外側較深的位置往?側取得CP後折返。由於之後還是直角彎的緣故，請以直線的取線來通過。考慮到最終彎道的情況，在出彎時預先靠右側吧。

F 最終彎道由外側切入後保持在內側，等到監視點附近再往外側脫離吧。



››› 城市賽道

Hong Kong

【香港】



COURCE DATA

賽道種類	城市賽道		
全長	2.91km	出現時間	第16週開始
高低差	6.9m	家庭盃	有

以黃昏的香港為舞台的原創賽道。由城市街道沿著海岸行駛，穿越櫛比鱗次的辦公大樓，全長約2.9km的短程賽道。其中也有，感覺不出其短距離的長直線道、90度直角彎，以及狹窄的髮夾彎等，構成其整體外觀。賽道有分寬、窄兩個部分，依照通過順序不同，取線也會有極大的改變。請確實掌握住各彎道踩煞車的時機以及強度，以減速程度最少仍能順利過彎作為目標。



One Point

A 第1彎道是狹窄嚴苛的髮夾彎。因為隨著往出口移動R字型會漸漸變得緩和的緣故，儘管想在前方取得CP之後就以出彎為優先的取線前進，不過因為賽道狹窄，在進入時，還是取CP較內側的行進路線吧。通常在50公尺看板處附近煞車，選擇由外側迂迴進入較佳。不過如果不小心碰到緣石的話，在出口的取線便會變得相當嚴苛。

B 高速右彎，賽道幅度相當狹窄。如果沒有確實減速的話，一定會撞上外側的牆壁。



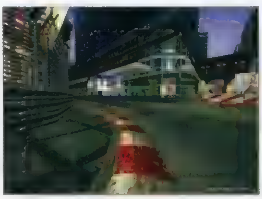
C 可以維持中速突破的90度直角左彎。因為出口處寬度變廣的緣故，可以由外提早向內接近，再直接向外取得直線狀的行進路線出彎。在此彎道的外側有一塊空地，通過時可以有效利用。不過賽道入口附近並非鋪設路面，請不要因視線的錯覺誤入了。

D 直線道後接續的髮夾彎。因為彎道出口寬度較寬之故，取得CP後請迅速完成拉直車頭的動作。其次，入彎前雖說是直線道，不過還是有部



分微微向左彎，若邊踩煞車邊切入的話很容易造成車身不穩。減速後儘可能維持直線狀態前進，避免進行方向盤操作。同時，也要練習在短時間確實讓速度降下來的技巧。

E 左轉90度的盲彎。出口側的賽道較狹窄，可讓CP在深處以取得寬裕的行進路線。



F 包含最終彎道在內的連續90度直角彎。入口、出口寬度皆相當寬，可以善加利用。直接使用外－內－外來入、出彎雖然不錯，但因彎道之間的距離會逐一變短，用相同的節奏可能會無法通過。另外，接續終點直線道的最終彎道嚴格來說角度比90度還要大，請在深處取CP後再往外側脫離吧。

››› 城市賽道

New York

【紐約】

COURCE DATA

賽道種類	城市賽道		
全長	4.17km	出現時間	第16週開始
高低差	5.2m	家庭盃	有

地處紐約心臟地帶的曼哈頓，在此繁華的中城(Midtown)區特別設置全長約4.1km的賽道。首先沿著百老匯大道往南，至42街折返後再順著第七大道北上，邊眺望希爾頓大飯店與卡內基音樂廳邊向東行駛，於第五大道再度折返經過中央公園南側，繞行哥倫布圓環，最後回到百老匯大道。城市賽道獨有的直角盲彎與幾近270度的大迂迴圓形為其特徵。越是視線不良的地方，請越要依照理論來突破。



One Point

A 長直線道後的嚴苛第1、2彎道，是湯匙狀且呈直角的複合髮夾彎。進入第1彎道時要先確實煞車，以擦過外側緣石的方式切入，接著掠過內側緣石於賽道中央附近轉向。緊接著的第2彎道請取由內到外脫離的行進路線。建議以第1或第2其中一個彎道來判斷，用一定的角度來迴轉以取得最佳的取線。

B 直線道後的90度右彎。出口處很狹窄，請確實減速後以外－內－外行進。



C 雖然和前一個是相同的90度直角彎，不過由前方直角左彎接續之處，可以看成是整體的長距離直角彎。這邊也請記得取與S型相同的行進路線。通過彎道之際，使用放鬆油門一瞬間所產生的荷重移動便是關鍵所在。另外相反的是這裡賽道出口較寬之故，CP在前方取得後，脫離時就可順勢打開油門將速度提升。



D 連續的90度彎道。油門維持半踩，CP在轉角頂點取得。請利用方向盤謹慎地轉向。



E 約270度的迂迴大轉彎。彎道本身只要一邊削著內側的緣石一邊維持固定圓周迴旋就行了，可以利用油門操作來達成。把賽道的直線部分和圓弧的角度連接成CP，入與出的行進路線要如何取成直線就是關鍵所在。切入時，煞車動作要在直線部分就完成。

>>> 城市賽道

Tokyo R246

【東京・R246】

TOKYO R246

COURCE DATA

賽道種類	城市賽道		
全長	5.12km	出現時間	從最初開始
高低差	23.2m	家庭盃	有

以SCE總公司與加拿大大使館建築物並列的東京青山國道246號線為終點直線道，穿越明治神宮外苑的週邊道路，再經由赤坂御用地到迎賓館前，最後通過外堀通一路延伸到赤坂見附，一圈約5.1km的特別賽道。以超長的終點直線道為其特徵，是一條擁有多處可以馬力全開的性能型賽道。平均速度在『GT4』所收錄的賽道當中也相當的高。構造上需要技術或特別困難的點並不多，可以用觀光的心情來享受比賽。

在行駛於「R246」時最重要的就是超高速前進中的荷重控制。由於是城市賽道的關係，沒有安全區域。如果發生轉向不足的話，很容易使行進路線整個亂掉。將荷重順利移動至前輪是課題所在。另外，因為可以將油門踩到底的區間很長，要在腦海中意識到如何以高速來脫離各彎道。



One Point

A 在第1彎道，煞車不要過遲這點是最重要的。徹底實行慢進快出的理論吧。



B 大多數的情況下要馬力全開通過非常困難，幾乎都需要在之前踩煞車以降到安全速度，或是將荷重移到前輪的同時切入。因為之後就是可將油門踩到底的區間，儘可能在短時間內將車子的方向改變。CP在較前方取得以便能夠馬上加速。

C 基本上雖是用外－內－外來行駛，不過因為靠內側的時間會很長，有必要巧妙利用半踩油門來調整車速。出彎時，考慮到轉向不足的可能，緊靠外側讓車子可以將油門踩到底脫離為最佳。





D 以高速進入，注意不要漏掉CP。請時時重視出彎速度來前進。



E 如果可以用馬力全開來通過就沒問題。不過性能太好的車輛就有必要在之前踩煞車或放鬆油門。

F 高速的車輛在行進時，如果上坡途中沒有踩煞車的話就會無法抓到CP。這個右彎和下一個右彎，請當作一個彎道取兩個CP來通過吧。

G 雖然並非多困難的彎道，不過因為是下坡，在進入時不太容易轉向。建議先踩煞車，將荷重移動到前輪後再接近吧。

H 在彎道前半就改變方向，儘可能早點將油門全開，以賺取之後的直線道速度。比賽時，在這裡不要勉強超車，而是要等到終點直線道再超車會比較安全。

››› 城市賽道

Cote d'Azur

【法國蔚藍海岸】

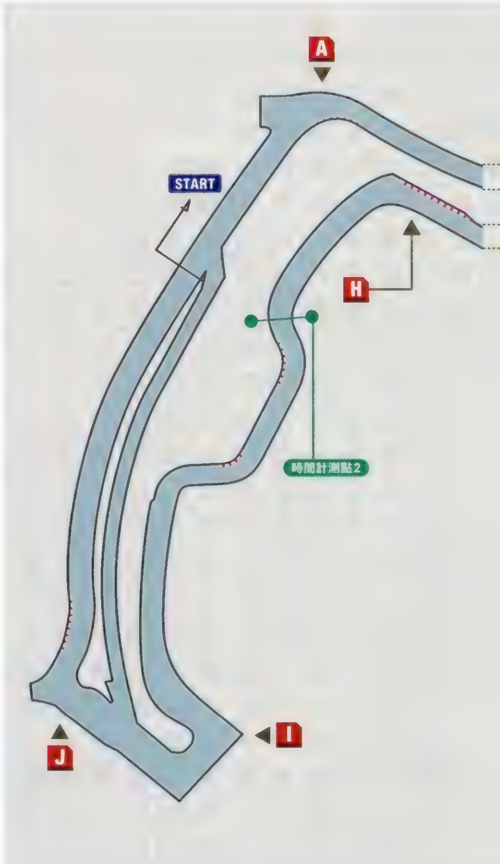
Côte d'Azur

COURCE DATA

賽道種類	城市賽道		
全長	3.35km	出現時間	第26週開始
高低差	44.2m	家庭盃	有

舞台構築在可眺望美麗地中海的蒙地卡羅市區。由亞伯特親王大道至雅痞海岸的上坡路段，通過賭場正前方，再穿越知名的羅茲髮夾彎奔馳於海岸線上。最後環繞「拉斯卡斯」餐廳約半周，返回亞伯特親王大道。一圈約3.3km的技術型賽道。路面寬度非常狹窄，也沒有安全區域，是很難進行超車的一座賽車場。

攻略「法國蔚藍海岸」的關鍵在於，確實控制好速度以及取得最佳的行進路線。另外就是節奏感。想要追求高速的話，就要在幾乎碰到護欄的驚險狀態下通過。一邊揣摩最佳取線，一邊牢記究竟在哪個地方要踩煞車、從那邊開始轉彎切入，以及怎麼樣的時機下踩油門等，都是非常重要的。



One Point

A 以可壓上內側緣石的行進路線切入的話，自然就會變成最佳取線。不要太早減速，比較推薦一邊踩油門掠過CP，一邊出彎的跑法。

B 此處基本上靠內會比較好。要注意的是在出口不要偏離外側。利用油門巧妙調整車速，盡量靠內側行走吧。

C 稍微壓上內側緣石，以外－內－外的行進路線就沒問題了。此外，切入時請記住將荷重加在前輪，避免發生轉向不足。



D 請提早踩煞車注意不要衝過頭，盡量維持小曲度的轉彎便是要訣所在。行進路線就依理論以外－內－外前進吧。

E 在這邊雖然也是外－內－外，不過內側的步道很深，請小心不要整個壓上去。另外，高馬力的後輪驅動車在脫離時急踩油門的話，很容易發生輪胎打滑的情況，請確實掌握好牽引力。



F 出乎意料嚴苛之處。為了要在內側緣石上取得CP，不能太早切入。CP要在油門踩到底的狀況出彎時取得比較安全。以過高的速度進入的話，就百分之百一定會撞到護欄。

G 這個彎道也要注意別衝過頭。從高速路段接近時雖然很想忍耐到減速彎再踩煞車，不過還是提早減速安全的進入會比較好。

H 在這邊如果沒有確實進行荷重控制再轉彎切入的話，很容易出現轉向不足，請特別的注意。



I 前半的直角彎雖然可以將油門踩到底以直線通過，不過後半就需要大幅減速了。因為沒有緣石故不易正確抓到CP的位置。不過只要能掠過內側，盡量取得直線狀的取線應該就可以了。

J 為了賺取直線道的速度，在入彎前必需先將車身的角度做一定程度的調整，以便能以加速狀態進入最終彎道。

>>> 城市賽道

Special Stage Route 5

【特別關卡・5號路線】

SPECIAL STAGE ROUTE 5

COURCE DATA

賽道種類	城市賽道		
全長	3.79km	出現時間	第8週開始
高低差	21.2m	家庭盃	有

『GT』一代當中大家就很熟悉的夜間城市賽道。以長距離終點直線道為代表，包含可將油門全開的區間以及中速彎道為主的構造。夜晚的視野也讓行進時的感覺更加暢快。城市賽道的特色，就是幾乎沒有安全區域，所以對賽車手要求必需能確實掌握行進路線。另外，賽道中將煞車踩到底的點很少，入彎時要超車也很困難。若以性能較差的車輛來挑戰的話，就只能賺取出彎脫離的速度，或在油門全開區域爭取低壓區效應，以增加自己一點優勢了。

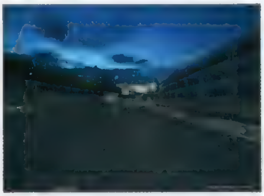
行進上的要點，就如之前所列舉的，一邊注意行進路線，並將過彎的速度儘可能提升。有很多彎道，CP在不同地點取得會大大影響脫離速度。雖然賽道幅度算是寬廣，不過請記住最好的行進路線依舊只有一條。



One Point

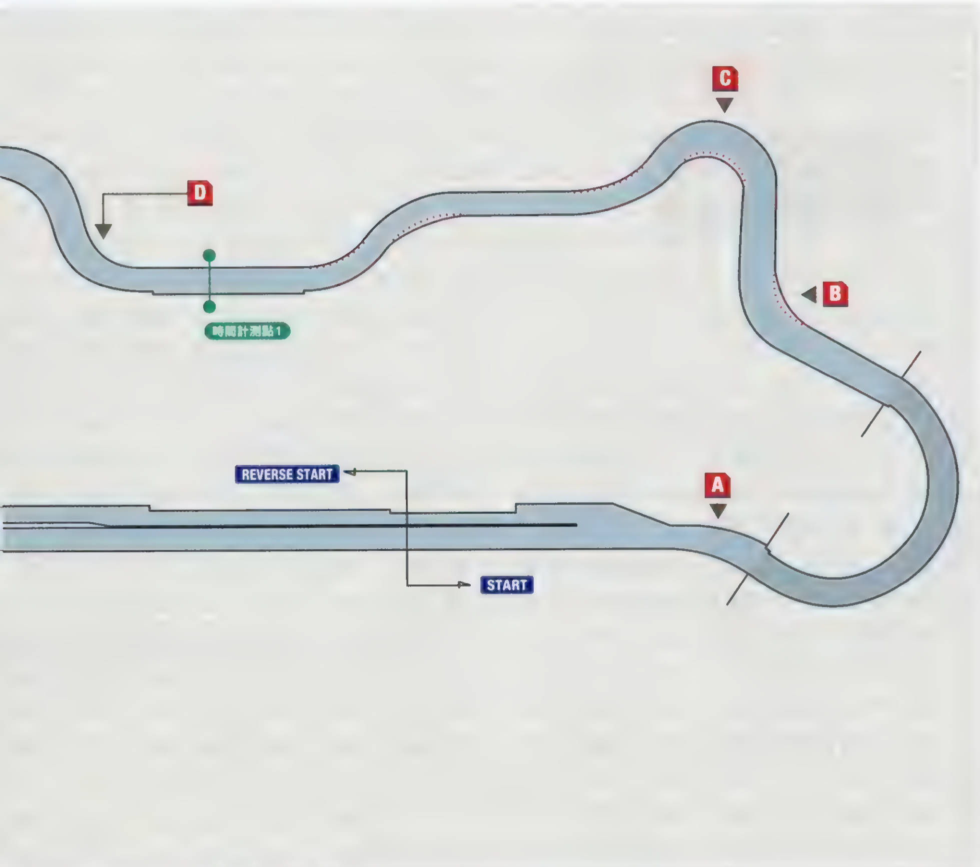
A 在進入第1彎道時需要用力踩煞車。直線的煞車可以讓時間損失降低到最小程度。提早往內側靠近，到達內側之後再使用油門來調節車速，讓車子不要偏離行進路線。

B 因為接下來的左彎要靠外側進入，所以這個右彎當中需在較深處取得CP。脫離時請注意不要偏離取線。如果沒有確實將荷重加在前輪的話很容易出現轉向不足，請特別小心。



C 之後就是長距離可將油門踩到底的路段。在較深處取得CP後以脫離速度為優先。因為接下來的S型彎道會使超車變得困難，如果在不遠的前面有對手車的話就在此處先行超車吧。





D 不以外－內－外通過，而以外－內－內（或中）的取線通過的話，接下來的高速左彎就會變得比較輕鬆。進入下坡路段時容易產生轉向不足，要確實地進行荷重控制。

E 雖然連續出現兩個右彎，不過在這邊要將CP各自分開取得以大幅度轉向。第一個暫且不論，第二個右彎，切入內側並深深壓上緣石的話，行進時就比較不容易偏向外側了。



F 接連著右、左、右而形成減速彎的路段。在這邊要集中注意的是最後的右彎。前半兩個，可用直線的取線通過。一開始切入時注意別衝過頭乃是此處關鍵之所在。

G 太快靠內側的話會很容易在出口發生轉向不足，故轉彎切入的時機最好稍微延遲一點。在內側有無取得CP就是出彎時能否將油門踩到底的關鍵。

›››城市賽道

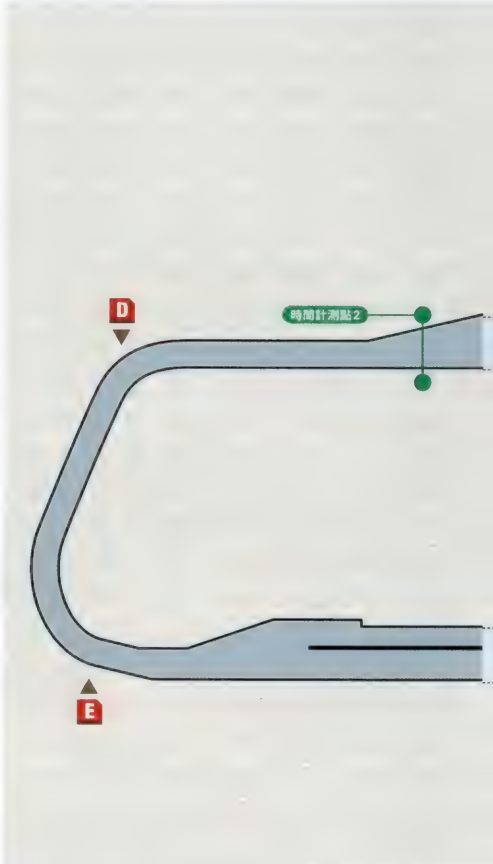
Clubman Stage Route 5

COURSE DATA

賽道種類	城市賽道		
全長	2.47km	出現時間	從最初開始
高低差	14.7m	家庭盃	有

和之前的特別關卡・5號路線相異之處是將難度較高的後半去掉而變成更高速的賽道。全長縮短為約2.5km，彎道數量也減少，是對初學者相當體貼的賽道。雖是這樣說，不過因為賽道特性比起特別關卡・5號路線更傾向高速，再加上需要踩煞車到底的點也變少的緣故，想要超車可能會難如登天。

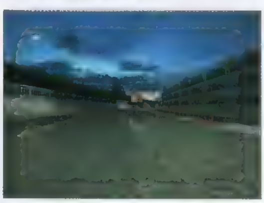
攻略關鍵最重要之處和特別關卡・5號路線相同，依然是行進路線的取得。特別是最終彎道能否取得良好的行進路線會產生不可以道里計的差距。



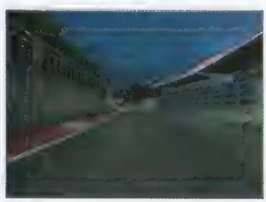
One Point

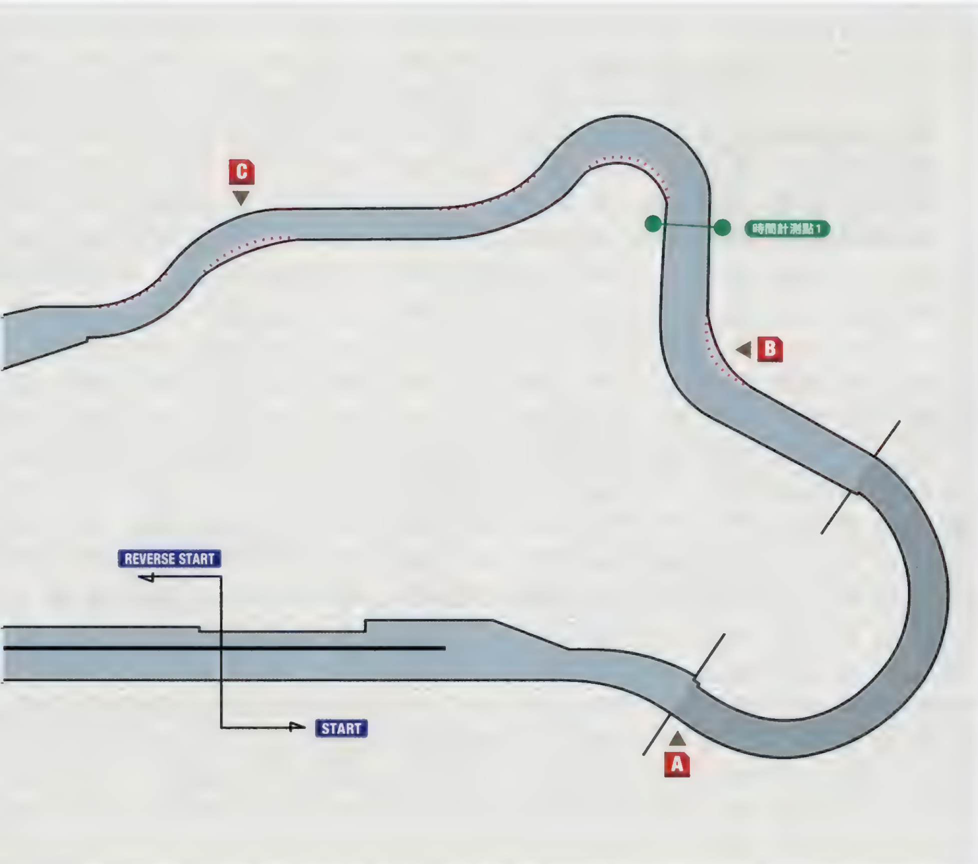
A 和特別關卡・5號路線相同，必需在直線道進行煞車，然後靠內側來行進。主要直線道的長度也比特別關卡・5號路線還要短。這樣一來進入的速度會慢一些，比特別關卡?5號路線多一點衝過頭的感覺是無妨的。此處重要的關鍵就是注意油門操作的功夫，避免讓轉向不足發生造成行進路線偏離。

B 在內側取得CP，接下來的左彎儘可能由外側接近。

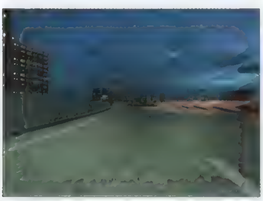


C 可以油門全開直線通過的路段，要如何讓方向盤轉向角度減到最小就是勝負的關鍵。

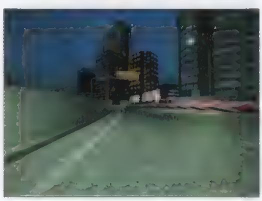




D 行進路線就如理論般的外－內－外，不過絕對不要以過高的速度進入。



E CP要在略內側取得。脫離路線儘可能和緩的話，在出口就可以不用擔心轉向不足的問題順利突破。



››› 城市賽道

Seattle Circuit

【西雅圖賽車場】

COURCE DATA

賽道種類	城市賽道		
全長	3.82km	出現時間	從最初開始
[illegible]	43m	家庭盃	有

泉源與綠意環繞，擁有「綠寶石都市」別名，美國華盛頓州最大的城市——西雅圖。以此為舞台1圈約3.8km的技術型賽道。由於是將擁有許多斜坡的市中心地區直接作為賽道的緣故，上下起伏自然也非常的多。賽車手需要柔軟的荷重控制技巧。與一般城市賽道不同的是，這裡的構造有急有緩，低速與高速彎道皆備。此外，在比賽中雖然無法閒暇地觀賞，不過像是「史密斯大廈」以及「太空針塔」等地標，都有忠實的呈現。

行進時必需記在腦海裡的，就是先前所提到的高低起伏問題。加上路面有部份顛頗之處，想自在選擇取線行駛是相當困難的。要經常意識著，如何將荷重移動至前輪的觀念來行進才行。



One Point

A 最初彎道的煞車時機切勿弄錯，請降低至安全速度再接近。行進路線基本上以外－內－外。不過為了要讓接下來的左彎能輕鬆一點，脫離時的取線保持在中間會比較好。

B 因為此處是上坡，很難以減速將荷重移動至前輪。可能的話儘早踩煞車。另外如果只將荷重移動至前輪，卻不轉彎切入的話，還是無法抓到CP。於彎道出現在視野之前便先一步切入乃是要訣所在。



C 不要錯過CP，採取外－內－外。接近時要避免發生轉向不足。





D 出乎意料的嚴苛彎道。進入時千萬不要衝過頭，儘量採取能早點踩下油門重新加速的行進路線。出口外側的緣石多少有餘裕可以利用，有效藉由賽道寬度來過彎吧。

E 和第1彎道相同，都是從高速區域開始接近。要留意踩煞車的時機不要太慢。脫離時的行進路線如果沒有太偏外的話，往下一個彎道的接續就會變得比較輕鬆。

F 連續直角彎要取各自內側的CP。前面因為有鐵道橫貫的緣故，要注意通過時不要亂了行進方向。



G 雖說可以將油門踩到底通過是最好不過了，但車速太快也會有問題。在這種情況下，看是要在前面就先輕踩煞車，或是瞬間讓荷重移動至前輪後迅速改變方向來切入。不論哪一種，其脫離速度都影響後面的直線道速度，因此絕對不可以失誤。

›››*城市賽道*

Seoul Central

【[illegible]】

COURCE DATA

賽道種類	城市賽道		
全長	2.72km	出現時間	從最初開始
[illegible]	3.9m	[illegible]	有

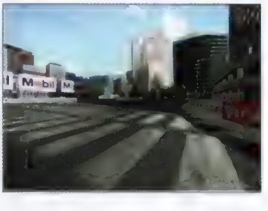
設置於韓國首都漢城街道，以直線為基調的短程賽道。從漢城市政府旁起跑，至南大門轉彎，折返後通過商業大樓街再回到市政府旁。全長約2.7km左右。構造以城市賽道特有的直線道與90度彎道，以及一個接近360度迴旋的彎道所組成。雖然單純，不過也具有需要技術性的一面。多線道全面開放使用的直線道，可體會一般賽車場享受不到的寬敞感。不過從那裡到車道急遽縮減之處，相對地亦充滿陷阱。自超高速行駛一直到將煞車完全踩下停住，諸如此類實踐重於理論的技巧在此要能徹底的活用才行。



One Point

A 漢城的第1彎道是幾乎360度迴旋的圓形彎道。看到南大門準備要進入時，必需自100公尺看板附近將煞車完全踩下去。先暫時往外側走，再由外側緣石連結內側緣石的行進路線切入。在過彎途中，一邊油門半踩不要偏離行進路線，一邊控制車身方向保持在內側，最後再沿內側黃色標線出彎即可。

B 直線道後的90度右彎。在50公尺看板處減速然後轉彎切入。可有效利用賽道的寬度前進。



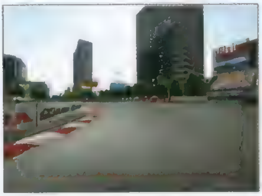
C 要注意車道會突然縮減的地點。請朝著「MOTUL」的紅色牆壁前進吧。





D 直線道後的90度左彎。因為在進入之前會有相當的速度，而前方寬度也變窄的緣故，有可能會變得毫無準備就入彎。車子儘量先靠外側，掠過緣石之後再直接往內側的緣石切入，便可向外脫離。出口側的賽道較寬，可在前方取得CP。選擇可以提早將方向盤打直的行進路線吧。

E 賽道寬度相當寬的90度左彎。出口因為車道縮減的關係請注意不要太靠外側。



>>> 城市賽道

Italy

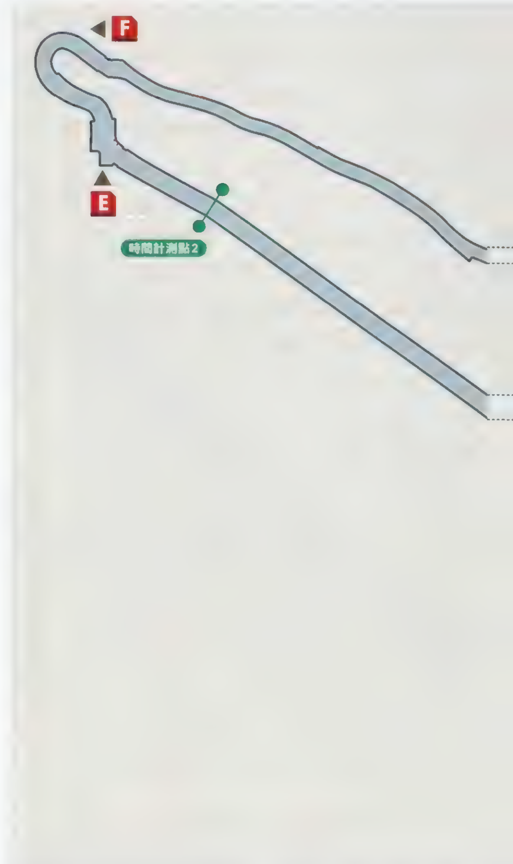
【義大利賽道】

Citta di Aria

COURCE DATA

賽道種類	城市賽道（只限GT模式）		
全長	3.4km	出現時間	從最初開始
高低差	117.3m	家庭盃	—

以義大利某鄉下市鎮為舞台，全長3.4km左右的城市賽道。當中因為兩側步道延伸出來的緣故，路面十分狹窄，並形成左右蜿蜒曲折的構造。特別令人印象深刻的，是高低差竟然高達117m。上坡之後立刻下坡，下坡完後又重新往上爬；對於車體與賽車手本身都是相當嚴苛的考驗。兩旁被建築物包圍，造成相當具有壓迫感的直線道，以及看不見前方的曲折彎道等。要能頭一次就成功跑完這裡而不發生衝撞是很困難的。必需取得絲毫不浪費的行進路線，以及絕妙的荷重控制。而如何在短時間內進行有效率的煞車也是縮短時間的關鍵。



One Point

A 上坡的終點直線道不僅狹窄，而且還有相當微妙的左右彎曲。如果靠著賽道邊緣跑，碰撞的危險性就會提高許多。不過即便如此，也不能直接減慢速度通過。在這裡還是儘量行駛於賽道中央吧。當然，最好可以維持油門踩到底。另外，雖然整個路段旁邊都有步道，但是只要一接觸到之後車身就會變得相當不穩定，儘可能還是不要壓上去。

B 直線道後嚴苛的S型彎道。一開始的左彎要由外側確實減速後進入，以脫離為優先考量。



C 第1髮夾彎是技術性高的嚴苛複合彎道，越往出口處越顯得難行。在下坡累積的速度抵達髮夾彎前的S型如果沒有先降下的話可是會變得十分辛苦。髮夾彎的CP在較深處取得，將車身打直的動作迅速完成後脫離。另外要小心，賽道外側部分會有所縮減這點。



D 低速的連續S型盲彎。避免發生轉向不足，請利用放鬆油門來進行荷重移動。



E 長下坡直線道後的S型彎道。不僅速度會累積到相當快，且還有石造拱門遮住進入時的視線等其他不利條件。在拱門前方右下的「PIRELLI」黃色看板附近靠外側緊急煞車，轉彎切入掠過拱門之後的右緣石，再以左邊圍牆為目標直線前進通過。進入時由於在上坡容易發生轉向不足，所以減速也不要太過頭了。

F 第2髮夾彎因為是上坡路段的關係，將油門放鬆使荷重移動至前輪。接著請努力在較深處取得CP吧。



›››泥地＆雪地

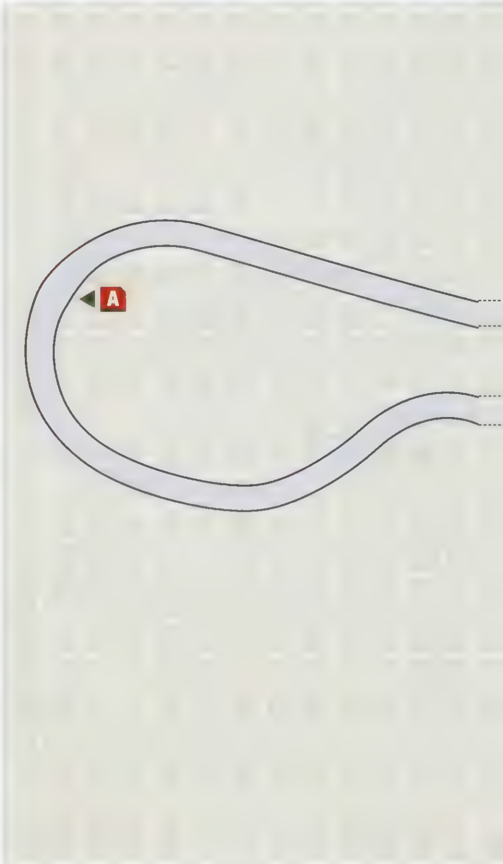
Ice Arena

【冰面競技場】

COURCE DATA

[illegible]	泥地＆雪地		
全長	1.04km	出現時間	第22週開始
高低差	0m	家庭盃	—

設置在雪地上全長約1km的巡迴賽道。結構的組成，除了S型彎道及髮夾彎，也有短的直線道。不過因為要在前後的彎道控制好車身穩定的緣故，所以在直線道上也很難筆直的前進。雖然這裡的彎道幾乎都要用甩尾來突破，不過雪地路面畢竟和泥地不同。除了更容易打滑，也會因為雪有抵抗力的關係，在甩尾時需要反打方向盤。請預先推測會打滑的路段，利用方向盤轉向來操控與修正偏移角度。另外像油門操縱等，這些雪地路面特殊的駕駛技巧也務必要先學起來。



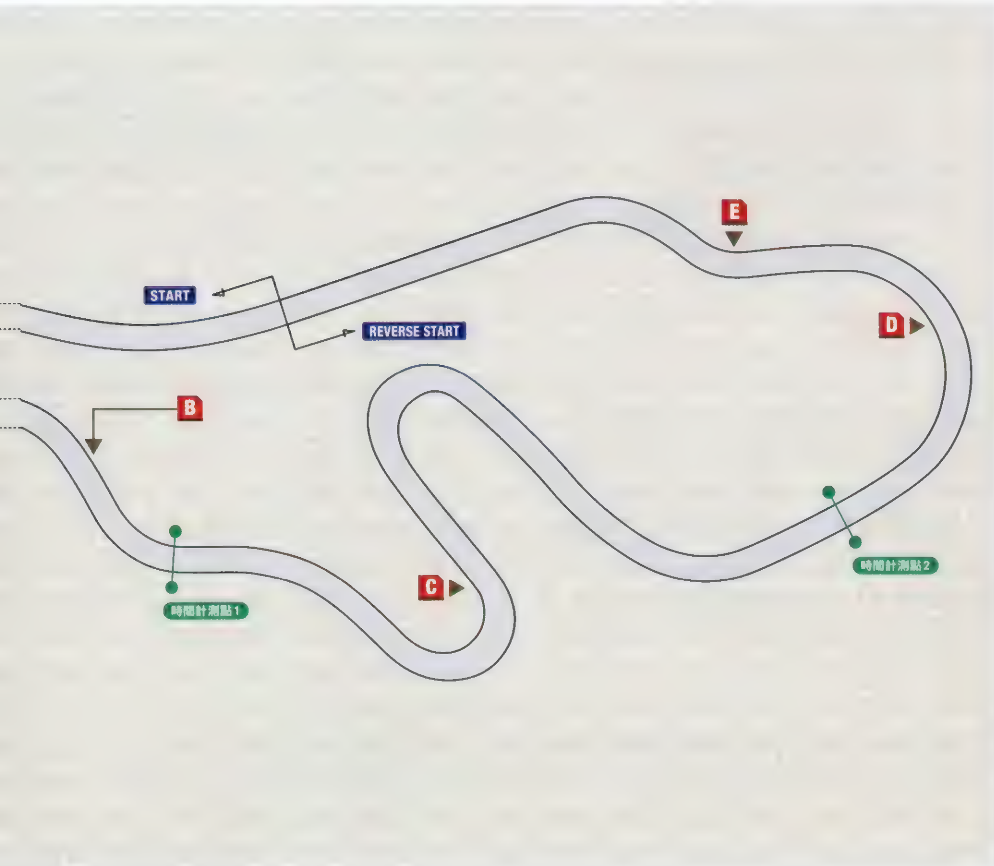
One Point

A 設置在直線道後的第2彎道，由於內側是冰壁的關係因此形成盲彎。這裡要在右側的網狀護欄斷面附近切入，同時放鬆油門輕踩煞車引發甩尾。以油門控制的技巧一邊讓車頭可以掠過內側的冰壁，一邊維持甩尾狀態。此時若方向盤反打過頭的話，反而會直接撞到外側的冰壁，在進行方向盤操作的時候請特別注意。

B S型彎道設有視覺上的陷阱，請利用反打方向盤所造成的車身擺動一口氣入彎吧。



C 由於連續髮夾彎也是盲彎的緣故，很難看到前方的路況，因此不太容易從彎道入口到出口一直維持著甩尾狀態；常常會因為後輪作用力較大而導致輪胎空轉。在這裡要從彎道頂點取得CP，以煞車甩尾切入。過彎時利用反打方向盤，讓車頭不要太靠近內側而能夠順利通過。等看到彎道的出口之後再踩下油門往外側脫離吧。



D 和第2彎道類似的左彎。因為太靠近內側的話就會開上斜坡，利用反打方向盤來迴避吧。



E 最終的S型彎道。一開始的右彎不要太勉強接近，應採取由外側進入，取得可以優先通過其後左彎的取線。雖然說最好能以直線一口氣通過，不過由於彎道的間隔較狹窄，會有在最後衝撞到外側冰壁的危險，故CP和行進路線都取在較深處會安全一點。

››› 泥地＆雪地

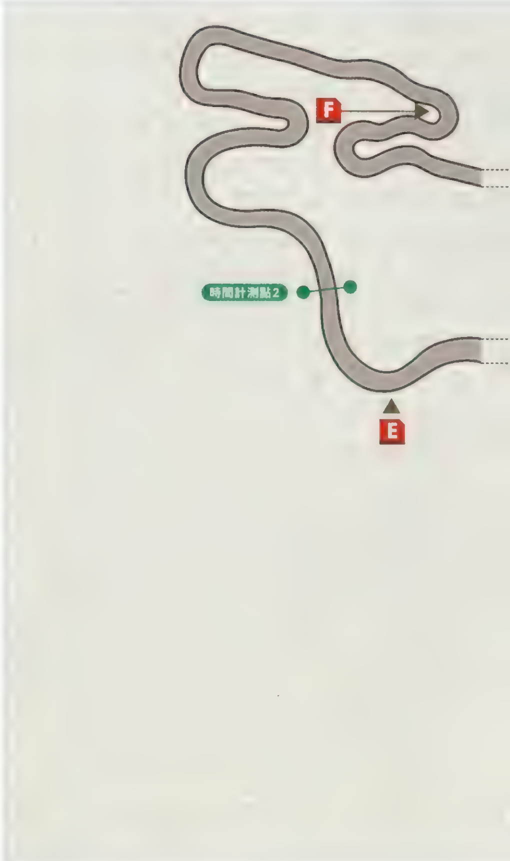
Grand Canyon

【大峽谷】

COURCE DATA

[illegible]	泥地＆雪地		
全長	3.54km	出現時間	從最初開始
高低差	58.4m	家庭盃	—

大峽谷是位於美國亞利桑納州北部，自然生成的大型溪谷地帶。利用其複雜地形為架構所設計出來的這條原創砂礫賽道，其中設置有直線道上的跳躍點，以及各式各樣大大小小的彎道等技術型區域。是在本作所收錄的賽道當中，難度頗高的一個。取得正確的行進路線和煞車點等，及在過彎時如何操控必定會打滑的車體都是相當重要的課題。如果可以在這條賽道中的彎道順利使用甩尾通過的話，在技術上就可以說已經達到一個相當高的水準了。



One Point

A 在進入相形之下較為和緩的連續S型彎道後，因為右彎是由上坡切換成下坡的緣故，視線相當不良。且上坡時不易將荷重移動至前輪，轉彎時會比駕駛者自己的意識還要來得慢半拍。在這邊要提早將車體向右，使車頭可以用掠過樹叢方式的切入。在出口的下坡路段如果不小心踩到油門的話，也會導致輪胎空轉的後果，請特別注意。

B U字型的髮夾彎要從外側開始接近。進入之前讓車體往左擺動，再一口氣向右拉回來。



C 這個髮夾彎和前述的S型彎道相同，是由上坡路段進入後，到出口的地方變成下坡。在砂礫路面的髮夾彎雖然要讓車尾故意側滑，不過因為在上坡當中荷重會比較偏向後輪，相當不容易成功。請確實煞車使後輪停止，讓荷重移動至前輪後再開始過彎。另外，出口側的油門操作也請多留意。



D 雖然是直線道，不過會連續出現3個跳躍點。在這些地方一定要筆直地前進。



E 在直線道結束之處的高速S型彎道，最初的左彎要盡量靠內側貼近，取得容易由接下來的右彎外側進入的行進路線。因此，在直線道後請確實減速。等通過第3個跳躍點之後的MICHELIN旗幟附近，再開始煞車與準備過彎的動作。注意在跳躍之後，不要讓車身偏掉，讓入彎時的速度能穩定下來。

F 連續髮夾彎因為是下坡的緣故，很容易因轉向不足而造成輪胎空轉，請小心油門的踩放。



›››泥地&雪地

Chamonix

【霞慕尼】

COURCE DATA

賽道種類	泥地&雪地		
全長	3.22km	出現時間	第44週開始
高低差	60m	家庭盃	—

法國的霞慕尼，是位於歐洲最高峰——阿爾卑斯山白朗峰山麓的城鎮。終年都有許多滑雪客、登山客以及觀光客造訪。此一賽道便是以山岳地帶為舞台，由谷底往山道迂迴前進的構造。最大的特徵是，賽道前半與後半的路況完全不同；前半是以路肩殘留積雪的鋪設路面，以及和緩上下坡的中速彎道為主體。後半則一變為完全的雪地路面，而且還有不斷延伸的嚴苛連續髮夾彎山道。在鋪設路面上，切記不要失去正確的行進路線。而在雪地上則要提早對應路況，以便快速調整之後的駕駛。



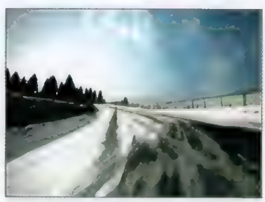
One Point

A 下坡路段速度很快，且抓地力有限的嚴苛彎道。請確實減速後再進入。

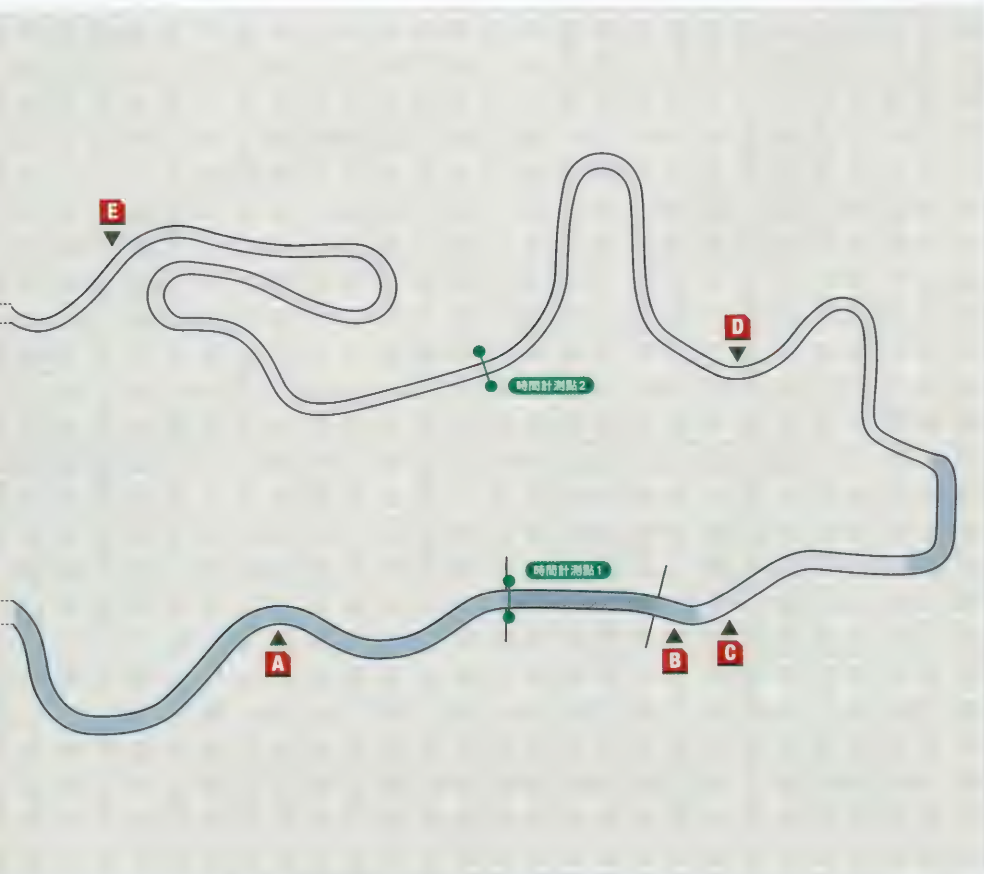


B 穿過隧道之後就是上坡，在左彎的同時會變成雪地路面，是很容易在此橫移偏離的賽道。請在最後的鋪設路面先煞車後，再切入雪地路面。因為進入雪地路面的同時，可以預測會往外側偏移，所以要先做好入彎後反打方向盤的準備。

C 鋪設路面以及雪地路面交錯的彎道。因為雪地上很容易會車身不穩，請活用鋪設路面來通過吧。



D 下坡後進入的第一個彎道。之前的上坡，即使超速也可以拉得回來，不過在下坡路段就沒辦法了。所



以在這裡請提早減速，過彎切入後利用煞車將荷重移動至車尾改變方向，一邊反轉方向盤一邊通過。接著在保持這種姿勢的同時，拉回來進入其後的左彎。

E 髮夾彎之後的左彎。下坡加上盲彎的緣故很容易偏至外側，請確實減速。



F 一口氣直接往下衝的連續髮夾彎。因為到下個彎道之間的間隔很窄，無法使用一般的外－內－外通過。

在過彎的同時請讓車頭朝內，用尾切入後保持在內側一直到出彎，如此才能取得直接進入下個彎道外側的外－內－內取線。

››› 泥地＆雪地

Cathedral Rocks Trail I

【主教岩 小徑 I】

CATHEDRAL ROCKS trail I

COURCE DATA

賽道種類	泥地＆雪地		
全長	3.52km	出現時間	第34週開始
高低差	31.5m	家庭盃	—

這是條繞行船長岩內部小徑，混合砂礫和柏油兩種路面的風光明媚賽道。在賽道中段會插入船長岩的一部份，所以在這段柏油路面區間要怎麼提高過彎速度就是關鍵所在。起點之後通過架在小溪上的橋，再稍微往前便可到達柏油路區間。繞行過大幅迂迴以及緩和的兩個左彎之後，會再度回到砂礫路面。在砂礫路面當中有S型彎道、左轉髮夾彎、曲度很大的左彎，以及跳躍點，接著通過最後的S型彎道便可抵達終點。這個賽道在路面一變化後就要馬上改變行進方式，迅速對應路面狀況作出調整在這裡十分重要。



One Point

A 進入泥地之後不久就可以看到一個和緩的右彎。但是，彎道深處橋的架設位置，與前方賽道幾乎成90度直角，若沒有確實減速的話幾乎是過不了的。看到右彎之後請馬上減速，在橋的入口處些微擦過，以斜向通過橋，而出口則要掠過左彎的內側，使出彎速度儘可能提高，讓接下來的直線道能順利前進。

B 通過右、左和接續的S型彎道後就可進入柏油路面。在左彎注意不要讓後輪打滑。



C 由兩個左彎所構成的大幅度迂迴複合彎道。可以取將兩個彎道描繪成一個大圓弧的行進路線，雖然利用油門操作一直保持在內側過彎也不錯，不過如果要提高出彎的速度，還是將彎道分成前半和後半取兩個CP會比較好。切入後確實減速，先暫時往內側靠近，一邊加速一邊往外偏之後，後半再一次往內靠，壓上緣石便可通過。



D 放鬆油門以大幅度的外－內－外取線通過。依照車種不同，有時還需輕踩煞車。



E 通過右彎之後會立刻進入砂礫路面。因為其中還有一小段直線道，所以不必太擔心。只不過，在右彎之前若是沒有確實減速，完成過彎動作的話，就會變成在荷重偏移左側的狀態下直接衝入砂礫路面，可能造成車身不穩的狀況發生。當通過狹窄的針葉樹林帶之後接著就是S型彎道與髮夾彎的路段了。

F 左轉髮夾彎之後緊接著右彎。請取將兩個彎道連結起來的行進路線吧。



›››泥地＆雪地

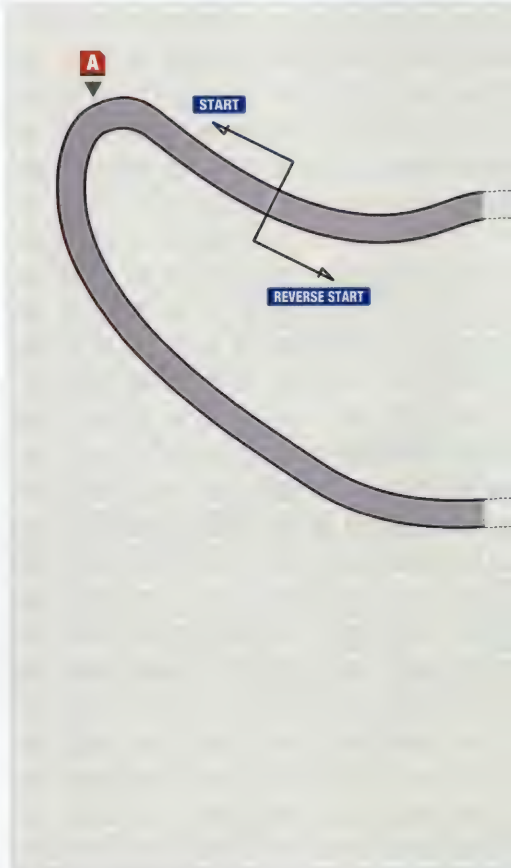
Cathedral Rocks Trail II

【主教岩 小徑 II】

COURCE DATA

賽道種類	泥地＆雪地		
全長	1.93km	出現時間	從最初開始
高低差	35m	家庭盃	—

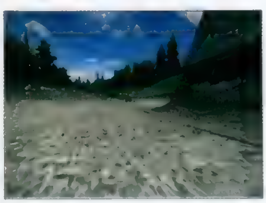
在主教岩 小徑 I的柏油路段前折返，變成全是砂礫路面的賽道。開始之後立刻往左彎進入短程賽道的部分，穿過狹窄林間的直線道後就會看見視野開闊的曲折路段。賽道後半有連續2次的跳躍點，著地之後接踵而來的是和緩的S型彎道，其後終點就要到了。雖然是條全長未滿2km的短程賽道，不過高低起伏相當大，也會出現各式各樣的彎道，可以盡情享受在泥地賽車的樂趣。



One Point

A 起跑之後會馬上左轉進入短程賽道的部分。這個彎道因為幾乎是直角，在前方的直線道如果速度過快而沒有確實減速的話，是絕對過不去的。而且又是面向賽道外側的逆傾斜彎，行進路線只要稍微偏外就會出現強大的轉向不足。一定要提早減速，在彎道前方就預備好改變行進方向。

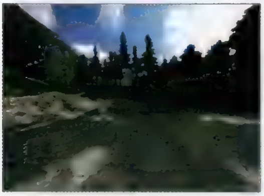
B 通過樹林區後，緊接著就是左彎以及S型彎道。請記住不要太偏外側的前進即可。



C 左轉髮夾彎必需在前方確實減速之後，一邊使用方向盤轉向一邊調節油門來取得較大的甩尾角度。儘可能貼著內側的圍欄以便流暢地甩尾。之後因為接續著緩和的右彎，請由髮夾彎的中央附近徐徐讓甩尾角度變大，以接近下一個彎道。因為髮夾彎不只一個，請將S型彎道當作一個整體來取線。



D 大幅迂迴的左彎，在後半的彎度會變得很嚴苛，請以大幅度的甩尾在彎道後半取得CP吧。



E 通過和緩的右彎之後就是連續2次的跳躍點。在這邊必需儘早脫離之前的右彎，讓車身確實打直。如果沒有筆直進入跳躍點的話，在著地時會因車身大大不穩而造成可觀的時間損失。另外，在第2跳躍點著地之後，因為立刻要進入下一個S型彎道的緣故，在跳躍之前鬆開油門讓跳躍幅度減小也是一個方法。

F 終點之前最後的S型彎道。請將彎道內側的頂點連結起來，然後儘量避免打滑地以直線前進。



››› 泥地＆雪地

Swiss Alps

【瑞士阿爾卑斯】

COURCE DATA

賽道種類	泥地＆雪地		
全長	3.31km	出現時間	從最初開始
高低差	55.8m	家庭盃	—

以遠眺阿爾卑斯山脈壯闊自然風貌為舞台的「瑞士阿爾卑斯」。1圈約3.3km，是以低、中速彎道為核心所組成，不過可以將油門踩到底的區域也很長。另外賽道的路面頗寬，可說是擔當『GT4』當中泥地賽道入門的位置。在行進中雖然很難察覺到，不過其中有不少因為地形影響，實際比看起來還要更陡的上坡；從開始地點就持續往上爬，一直要到中段以後才會一口氣往下衝。

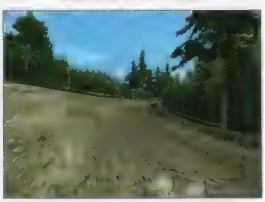
駕駛時的注意點，就是該將車速降低的地方就要確實減速。因為賽道寬度頗寬的緣故，很容易在不知不覺中便以過高的速度入彎。只要記住這裡沒有可將油門踩到底通過的彎道就對了。在彎道前方確實煞車，提早回復牽引力重新加速；能貫徹多少此一準則，就是能縮短多少時間的秘訣。



One Point

A 雖然是不起眼的高速S型彎道，不過不能將油門踩到底通過這點還是要特別注意。因為不論怎樣都會偏離行進路線，看是要在前方稍微放開油門，或是提早進行方向盤操作，將車子硬拉回來避免側滑都可以。

B 雖然看起來像是高速彎道，但事實上卻出乎意料的嚴苛。而且由於彎道出口寬度有縮減的關係，必需確實減速後再進入。行進路線可依照理論的外－內－外，不過因為很容易錯過CP，這點還是要特別注意。



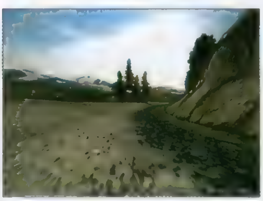
C 大幅迴轉之後，在往左彎的行進路線上很容易不穩。儘可能縮小轉彎幅度。不要太執著於側滑甩尾，要重視牽引力。

D 這邊如果沒有從橋上就開始煞車的話，很容易就會超速進入。減速過遲，會造成取線偏移，而影響到接下來的右彎。因此絕對不要以過高的速度進入。

E 取線基本上以外－內－外，可將油門踩到底出彎是最好的。不過依照接近時的角度以及時機，有時在出彎會很容易偏離取線而碰觸牆壁。特



別是後輪驅動車更難以控制車身平穩，所以要特別慎重地操控油門。



F 雖然很想豪邁地以煞車甩尾入彎，不過那樣要將車頭再拉回來就太慢了。在這裡要先在直線道煞車，以最短距離讓車速減低，不要隨便側滑進入。比起前半的右彎，後半的左彎會更加重要。入彎後操作方向盤往左切入，此時如果車身方向和賽道成直角的話要重新提高速度會變得很慢，因此儘可能不要讓側滑的情況發生。

G 最終彎道以出彎速度為優先，因此要縮短側滑的時間。並非以外一內一外，而是要以中一內一中的取線，儘可能縮小轉彎幅度才是關鍵所在。

››› 泥地＆雪地

Tahiti Maze

【大溪地迷宮】

Tahiti Maze

COURSE DATA

賽道種類	泥地＆雪地		
全長	3.6km	出現時間	第28週開始
高低差	55.3m	家庭盃	—

以熱帶樂園大溪地為舞台的泥地賽道。只有終點直線道為柏油路面，事實上也可以把它當作全程都是砂礫路面。絕對稱不上寬敞的賽道，再加上連續不斷的狹窄髮夾彎，是以非常要求駕駛技術為其主要特徵，並擁有初學者很難成功跑完一圈的高難度。

此一難攻不落的賽道雖然構成挑戰的地方很多，但其中最重要的是，在22個彎道裡面，占幾乎半數的髮夾彎攻略。在入彎時就要迅速地改變車身方向，而出彎時則不要進行無謂的橫滑，確實掌握牽引力加緊回復速度。將所有髮夾彎毫無失誤地熟練通過這點相當重要。另外，比其他泥地賽道，這裡的取線更為關鍵；要能記住行進路線的軌跡，摸索各車輛不同的最佳行進路線。



One Point

A 第1彎道請注意不要超速，絕對要貼著內側。如果不這樣做的話到出口處便會很辛苦。



B 從這裡開始的3連續髮夾彎由於是上坡路段的關係，要改變前輪的方向會比較困難。車頭開始面向內側之後，請立刻踩下油門，強制引發後輪側滑。不過，FF車在踩油門時會很容易轉向不足，這時候也可加上手煞車來幫助甩尾。

C 因為是以下坡入彎的緣故，很容易轉向不足。在這邊要確實地將荷重移動至前輪改變車身方向。



D 由於這裡不是公路賽道，可以不用過於慎重。但還是儘可能在右彎縮小過彎幅度，這樣接下來的左彎取



線才會變得比較輕鬆。後半的左彎，之後因為是很長的上坡，請將出彎速度全力提升。

E 因為是從高速區段入彎，只要好好利用車速，藉著煞車和方向盤轉動就可以改變車身方向。出彎時，因為是下坡的關係，很容易造成轉向不足。請慎重地進行油門操作，確實掌握牽引力。



F 這裡變成柏油路面了，所以很容易在不知不覺中超速。請注意不要偏移到外側，利用半踩油門確實地控制住車速吧。

G 感覺上是很普通的S型彎道，不過也有部份車種無法以油門全開通過。如果出現轉向不足的話，就先在前面放鬆油門或輕踩煞車，以策安全吧。

›››駕駛公園

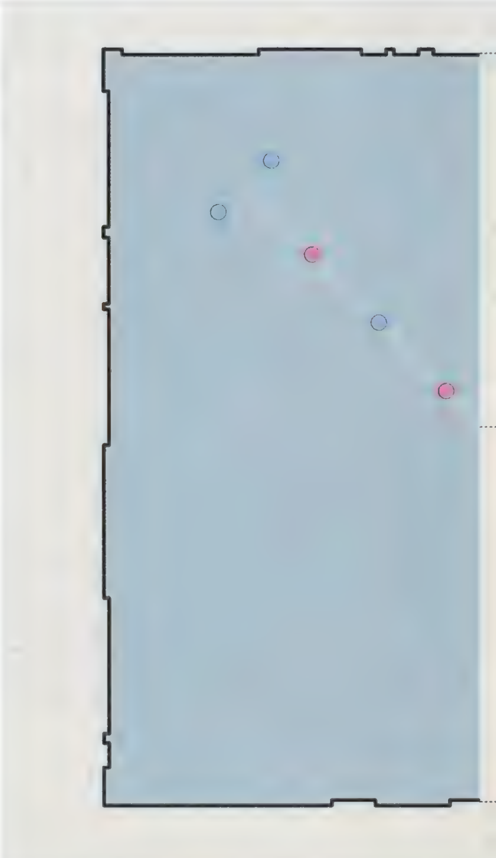
Gymkhana Course

【金卡納賽道】

COURCE DATA

賽道種類	駕駛公園		
全長	—km	出現時間	從最初開始
高低差	0m	家庭盃	—

金卡納賽道是使用平坦舖裝路面來進行計時競賽等比賽，也就是說和專用為高速賽車的賽道比起來，是以低速度來競逐駕駛技術為顯著特徵的場地。在駕駛公園當中的金卡納賽道看起來就像是在寬廣的停車場上放置著錐筒，把路標組合成賽道來使用。在『GT4』裡，金卡納基本就是「高速錐筒曲道遊走」以及「繞錐計時賽」這兩種模式。所以說金卡納的精華在於油門操縱、煞車，以及方向盤使用等；在賽車場上駕駛時所需的特技都可以在這邊學習到。另外，感受車輛的行進狀況、車體的機械設定與試乘等也可在此進行。



One Point

A 高速錐筒曲道遊走是要在紅、藍兩色的錐筒之間駕駛，而不能推倒它們地通過。基本的跑法就是一邊移動荷重，一邊以油門操作及方向盤轉動來順暢地行走。

●高速錐筒曲道遊走的注意點1
起跑時的引擎轉速保持在3000～4000rpm，然後再輕踩油門，維持離合器在半開的情況前進。不過，請避免一開始就輪胎打滑，車胎一定要確實抓住地面這點務必留意。

●高速錐筒曲道遊走的注意點2
到達CP時，將油門放開，使用腳煞車減速。最初要用力踩下煞車，邊放鬆邊在錐筒的側面踩下油門；反覆進行這個動作。重點就在確實減速，同時放開煞車並徐徐踩下油門。

●高速錐筒曲道遊走的注意點3
FF車在過彎當中車身會嚴重偏移造成轉向不足。而FR車則是會在轉向中，車身朝圓心捲進去引起轉向過度，都請特別留意。





B 繞著在鋪設路面上排列成圓形的錐筒並維持一定的圓周前進。乍看雖然是很單純的路線，不過事實上卻是很深奧的。行進時的基本主要是以油門來控制車輪的抓地力，以便讓車子能夠進行固定的迴轉。在迴轉中要特別注意，避免用力踩下油門而造成轉向不足，或是不小心放鬆油門造成轉向過度等。即使是金卡納的初學者，刻意來體驗一下這種感覺也是不錯的。

●繞錐計時賽的注意點1

在當作記號的錐筒前方放鬆油門，讓荷重移動到前輪外側，等到後輪內側浮起之後再踩下煞車這點很關鍵。基本上只要仰賴油門操作以及方向盤轉動就足以通過了。

●繞錐計時賽的注意點2

入彎時的減速，比起使用腳煞車，直接利用手煞車也是一個方法。提早一點改變方向後迅速開閉油門，就能畫出最小且漂亮的圓周了。



GRAN TURISMO 4 Official Guidebook **Chapter**

8

GT4 ALL COMPLETE DATA




elf
GOODYEAR

SPECIAL INTERVIEW

Shinichiro Sakurai

櫻井真一郎先生

「這是一個自動車工業技術的發展與SKYLINE一同往前疾馳的時代」

日本自動車工業的變遷

1960年代

「自動車時代的來臨」

1960年代，自動車時代終於正式地揭開了序幕。各公司爭相開發小客車，而PUBLICA、BLUEBIRD、SKYLINE等眾多創造出各種傳說的名車也是在此時誕生的。從1960年代後半開始，賽車運動風潮開始席捲日本列島，以日本大賽為首的各項賽事成為各大公司挑戰的目標，這也間接影響了許多日後運用在比賽中培育的技術所打造的GT車種的出現。

1970年代

「規定廢氣排放的挑戰」

由於自動車的數量急速增加，以及石油危機的影響，人們開始正視日漸深刻的環境問題。從1960年代後半開始逐漸增強性能的GT車種，也因為追加了廢氣淨化裝置而變成了空有外型卻沒有爆發力、沒有加速力、沒有速度的車款，因此越來越不受到重視。相反地，環保效益較高的小型、輕量且廉價的大眾車款開始受到矚目，逐漸獨占了市場上的話題。

「SKYLINE與賽車的相遇」

——：請問櫻井先生是從什麼時候開始參與SKYLINE的開發工作呢？

櫻井：由於它是在昭和32年（1957年）4月時發表的，所以應該是從昭和29年前後就開始進行各方面的準備了吧。

——：您在那個時候主要是負責什麼方面的工作呢？

櫻井：我本來是負責懸吊系統方面的工作，不過從開發第二代SKYLINE的中途開始，就變成全部都參與了。

——：您說的「第二代」指的是？

櫻井：就是S50啦。說起來，因為第一代的SKYLINE後來發展成了GLORIA，所以它其實應該不算是SKYLINE吧。真的能說是創造出SKYLINE風格的車，應該要從第二代的S50開始算才對。

——：SKYLINE SPORT也是由櫻井先生負責的嗎？

櫻井：不，我沒有參與。那部車子雖然是我們生產的，不過是由義大利的Michelotti設計、並在當地組裝的全義大利製車款。雖然基礎是由我們製造

在時代中留名的名車們

1960年代

① SUBARU 360
它是為了實現通產省提倡的國民車構想而由飛機製造公司所開發的名車。在1960年之後確立的、日本獨有的輕型車等級就是由這款車所開創的。

② HONDA S800
它是由S600所開始的S車系最後的車款。雖然排氣量不大，不過卻擁有接近200公里的最高時速，在日本的賽車史上有著重要的地位。

③ SKYLINE 1500 DELUXE
它是以COLORA及BLUEBIRD的競爭對手身分而誕生的大眾車。它是率先採用一體成型車身，以及不需維修的引擎及底盤等設備的車款。

④ TOYOTA 2000GT
TOYOTA隨著自動車時代的到來，以世界標準推出了這款車。是一部在電影007系列中也曾被用來當作龐德用車的名車。

⑤ ISUZU 117 COUPE
由義大利的鬼才Giugiaro所設計的車款。由於生產過程多半都必須依賴手工製作的關係，所以月產量只有約30部而已。

⑥ COSMO SPORT
日本生產車款中首部搭載轉子引擎的先進輪跑車。高貴的車身及輕快的奔馳能力為其特徵，從1967年到1972年，一共生產了6年。

的，不過它並不算是SKYLINE。可以說是在SKYLINE的車身裡放進1900cc引擎的變形GLORIA吧。

——：第一代和第二代給人的感覺相當不同，請問這是怎麼回事？

櫻井：雖然第一代也叫做SKYLINE，但其實它並不是SKYLINE的起源。由於第一代的SKYLINE確實擁有非常強的性能，所以我們決定保留當時叫做SKYLINE的車款原本的大小，並將它改名為GLORIA。同時，我們為了要正面對抗TOYOTA的COLORA及日產的BLUEBIRD等車款而製造出來的家用車就是S50。

——：S50導入了各種先進技術呢。

櫻井：我從年輕時就很討厭模仿別人，所以做過許許多多特別的事。這樣說吧，既然神創造出的動物只要有食物可吃，那就算關節處沒有上潤滑油也還是一樣可以活動嘛。可是汽車卻要在各處上潤滑油才能順利啟動，這不是很奇怪嗎？所以我當初在製作SKYLINE時就在大家面前宣布了，我要做的SKYLINE將會是一部不用上潤滑油的車。當時的車大概有三十幾處需要上潤滑油的地方，而我們最後終於把這個數字變成了零，這可是世界首創的喔。這件事讓自動車業界大吃一驚，結果我還得了獎。

——：在S50系列車款中，之後追加了S54這部名車，請問它是如何誕生的？

櫻井：那是因為有人一開始提議要用4汽缸、1500cc的S50去參加比賽的關係。雖然該等級的限制到1600cc為止，不過1500cc的SKYLINE在稍微改裝後就會變得非常快，有好一段時間，其他的車根本就沒辦法追得上它，就在此時，我們聽說了有關GT大賽的事。雖然當時參賽的都是外國車，不過我們還是決定接下來要參加這個比賽，所以就去找董事會討論了。當他們問起要怎麼改裝時，我的回答是「把SKYLINE的鋼圈尺寸縮小，換裝上改裝後的GLORIA引擎」。雖然他們也半開玩笑地說「我說啊，這樣搞的話，那車子不就只會在原地打轉，不會往前跑了嗎？」，不過最後還是看在我過去的努力上，把這件事當成是一種獎勵，放手讓我去做了。不過剛開始時一直很不順利，老是失敗。但是，後來車速越來越快，到了最後，我們找來練習用的車子，已經沒有一輛能比SKYLINE還快的了。所以我們甚至在比賽前就先開了慶祝會。當時想的是，如果只有一台車的話還不一定能贏，不過要是一次推出好幾輛的話就沒問題了。實際上，在保時捷904出現為止，SKYLINE一直都是無敵的。

——：和904之間的激戰，到現在為止都還是十分有名的傳說呢。

櫻井：是啊。因為當時日本人的心境和現在不同，還沒脫離二次大戰戰敗影響的關係，因此看轉播的觀眾自然就會比較偏袒日本了。對手保時捷904本來就是為了比賽而打造的車，而S54卻是車身較長，比較傾向家用車形式的車款。因此看著它超越



櫻井真一郎／促成SKYLINE誕生的人

profile

1929年4月生，於1952年進入PRINCE自動車工業株式會社後，以底盤部分負責人的身分參與了第一代PRINCE SKYLINE的開發計畫SKYLINE的名稱也是由他命名的。在1963年發表的第二代車款，成功地開發出了三萬公里不需維修、上油的底盤及封印式引擎。之後，以S54為首，推出了PGC10、KPGC10、KPGC110等高性能跑車，創造了爆發性的銷售量。此外，他也是開創參加GT賽車風潮的人。由他親自開發的日本首部標準試作型車款R380、R381、R382在日本GT大賽中都擁有優勝記錄。主要得過的大獎包括了自動車技術協會獎、每日設計獎等

由於他將自然界的定理（參考自然界動物的行動，特別是馬）實際運用在車輛的開發上，所以解決了許多困難的問題。在SKYLINE車系中最喜歡的車款是C10，最討厭的是C110。屬於其他公司旗下的喜愛車款則是如SUBARU 360，BMW的02系列等，理由是它們都是能夠忠實反映開發者的哲學、理念的車款

1970年代

① SKYLINE HARD TOP 2000GT-R（KPGC10）

最後一部擁有PRINCE傳統的名車。由於它心臟部分的S20引擎的開發成本就占了車輛售價的一半之故，所以被稱作是「寶石般的引擎」。

② CELICA 1600GT

有著「不倒翁」綽號，現在仍然相當受歡迎的日常用特別車款。車身顏色、方向盤、排檔等都可以自由選擇的全選系統也成為話題焦點。

③ GALANT GTO MR

它受到美國車種相當大的影響，因此車尾後方採用鴨尾設計。在推出當時的名稱為COLT GALANT GTO，創下了單月銷售量3000部的記錄。

④ FAIRLADY 240ZG

它是一部生於日本而在美國成長，有著長車身、短引擎蓋的標準跑車。從1969年開始，生產了約8年，在比賽中有相當活躍的表現。

⑤ CIVIC 1500CX（CVCC）

率先裝載低公害引擎「CVCC」而留名自動車歷史的一部車。它同時也是首部採用notchback設計的小型車，因此而大受歡迎。

⑥ SAVANNA RX-7

它是由於外型與PORSCHE 924有點神似而被稱為「日製PORSCHE」的轎車。在輕盈的車身中裝有130匹馬力的轉子引擎，引起了一陣風潮。



日本自動車工業的變遷

1980年代

「高級車時代的來臨」

藉由導入injection（燃料噴射裝置）而突破了排放廢氣規定這道巨大障礙的眾多GT Car，以1978年的「超級跑車風潮」為契機，重新獲得了新的活力。而日本首部裝載有渦輪引擎的車款也在此時出現了。不過，相對於優點只有速度較快的跑車，市場對除了速度之外還能夠兼具豪華及舒適的日常用特別車款的需求更為強烈。

1990年代

「出力競爭時代結束後的重整」

在泡沫經濟尚未完全破滅的90年代前期，人們仍然只注意到努力追求外型、速度和豪華的車款，GT車種則是被逼進了市場的角落。在此之後，以「合理的經濟性」為號召的小型車和SUV等車種的勢力急速擴張。代表車款為MARCH及ODYSSEY等。前置引擎前輪驅動，自排傳動系統的車種成了這個時代的主流。



那些從外表看不出是不是很會跑的車，「SKYLINE成功了」這樣的風評讓它越來越受歡迎。那時的日本真是太美好了。不過看看現在，就算日本車獲勝了，也得不到多少掌聲了啊（笑）。

——：在那之後就推出了C10，對吧？這個時候SKYLINE也開始導入日產製造的L型引擎了。

櫻井：所謂的L型引擎，比起性能來說，其實它更重視耐用性。幾乎可以說是到了汽車不可能將引擎開到損壞的地步了吧。和它比起來，G型可能就稍微弱了一點也說不定，不過，G型畢竟是由生產戰鬥機這種要和對手決生死的東西的人們所設計製作出來的，特別是裝在C-10 GT-R上的G型引擎，那簡直可以說是像寶石一樣的引擎哪。

——：您說的「寶石」是指？

櫻井：因為它沒有辦法大量生產，完全是靠大家以手工製作的關係啊。當然，像是調整汽缸的間隔或是切割出氣口之類的部分還是由機械負責的。不過，即使完成了這些零件，每一部分最後還是會用手工來進行調整，不會做出那種一次大量生產零件，然後迅速組裝之類的事情。

——：也就是說，每一輛車的性格或特性都會有微妙的不同囉？就像是寶石的光輝一樣。

櫻井：就是這樣。所以，在某些意義上來說，它也是非常難處理的引擎。因為它的性能很高，所以當燃燒溫度太高的時候，火星塞會馬上溶化，而要是使用耐熱性較高的火星塞的話，這次就會變成引擎出問題了。所以，必須像在搧風一樣，經常讓引擎

在時代中留名的名車們

1980年代

① CITY TURBO II

它是日本第一部採用挑高車身的車款，造成了相當大的轟動。由模仿駝鳥走路的流行音樂團體「madness」擔任主角的「Honda！Honda！」的廣告也蔚為話題。

② PIAZZA XE

它是以117 COUPE的後繼車款姿態登場的。其他車種難以追隨的美麗曲線是出自於鬼才Giugiaro的設計。日後也追加了裝有渦輪的車款。

③ COROLLA LEVIN GT-APEX（AE86）

它是和量產車款共用內外裝配件的輕型跑車。推出了notchback及liftback兩種款式的設計。它的兄弟車為TRUENO。

④ Be-1

它是開啟高級車風潮的車款。改裝的基礎為先行推出的MARCH。在推出當天，由於宣傳時聲明是限量販售的關係而引起搶購，因此舉行了抽選大會。

⑤ SKYLINE GT-R（R32）

自SKYLINE 2000GT-R後隔了16年，GT-R的名稱才又再度出現。而這個名字也對銷量造成了很大的影響，使R32成為在高額跑車製造商中少數非常賺錢的公司。

⑥ EUNOS Roadster

由於它的推出，讓在日本汽車史上一度消失的雙人座敞篷車款又重新復活了。第一年就賣出了9000部，創造出了預期以上的銷售量。

保持在高轉速狀態才可以。

——：**裝備這樣有名引擎的GT-R，在四門車款之後還繼續推出了雙門車款呢。**

櫻井：那是因為想要強化運動性能，所以才改成雙門的設計，這樣一來就可以空出輪胎鋼圈需要的空間了。

「對工程師來說，1970年代是一個考驗的時代」

——：**進入70年代之後就是SKYLINE 2000GT-R的時代了吧。**

櫻井：其實我非常不喜歡那部車，因為它實在是跑不快。這真的讓我很煩惱。不過，飛機公司的人們好像不太能夠了解，想提升車輛性能的話必須往哪方面著手的樣子，其實應該沒有那麼困難吧。不過，我也從來沒想過要怎麼減少飛機排放出來的廢氣就是了。當初為了解決廢氣問題，真的是費盡了心思哪。特別是昭和53年的NOx限制，那是最困難的問題。

——：**這段期間也可以說是從化油器演變到引擎噴射系統的時代哪。**

櫻井：是啊。結果我們還是沒有辦法解決化油器的問題。所以就不得不採用引擎噴射系統了。因為結果我們還是只能控制引擎噴射系統啊。

——：**由於採用了引擎噴射系統，所以車的性能也安定下來了？**

櫻井：是的，應該說是受到排放廢氣規定的影響，所以汽車的性能都大幅度滑落了吧。不過最後我們還是慢慢適應了排放廢氣規定，所以引擎性能又開始提升了。結果，在昭和53年前後，我們就開發出了性能比之前的引擎更加強力的引擎。

——：**這樣說來，變化最激烈的大概是什麼時候呢？**

櫻井：昭和50年吧。那時候的汽車簡直不能算是汽車了。甚至有客戶直接打電話到設計室來找我抱怨哪。說什麼舊車爬得上去的坡道，新車反而爬不上去了之類的，真的是很辛苦的時代呢。

——：**在經過了這樣嚴苛的時代之後，接下來終於要輪到JAPAN（※1）登場了哪，請問您當時進行了什麼新的開發工作嗎？**

櫻井：其實我對JAPAN並沒有做什麼特別值得一提的事情哪。只是努力地想讓它跑得更快、更穩而已。

——：**不過，進入1980年代之後就是渦輪的時代了，所以裝有渦輪引擎的JAPAN也成了話題的中心，請問這其中是不是有什麼軼聞呢？**

櫻井：說到渦輪，其實它讓我留下了很不好的回憶。當時我們為了要讓SKYLINE裝上渦輪，在山裡面一次又一次地進行開發測試，拼命想讓它變得更好，結果日產汽車卻說要從CEDRIC開始採用渦輪。等輪到SKYLINE能夠裝上渦輪引擎時，已經是過了好一陣子之後的事了。

「四輪轉向系統的靈感是來自於馬的奔馳」

——：**請問櫻井先生您參與SKYLINE的開發工作是到第幾代為止的呢？**

櫻井：到第七代SKYLINE發表的一年前為止。總之，我想我對於在2000cc的範圍內製造出高性能車款的事已經盡了全力了。從第八代開始就換裝大容量引擎了，對吧？好像是2600cc的。

——：**第八代車款R32冠上了睽違許久的GT-R的名稱，請問您對這一點作何感想？**

櫻井：哎，我認為那已經不是真正的GT-R了。我還是希望能夠在5系列的車款中開發出真正夠快，而且夠優秀的車。只要加大引擎排氣量，不管什麼車都可以開的很快嘛。我覺得一人座的高排氣量車種根本就違反了SKYLINE當初設計時的哲學。

——：**這樣說來，在R32之前的系列中，好像有一款採用4汽缸FJ型引擎的跑車吧。**

櫻井：其實當初企劃時是設計成6汽缸的。不過，如果採用6汽缸就只有SKYLINE能裝載了，所以被要求改成讓其他車種也能裝載的引擎，結果就是改成4汽缸的引擎之後給SILVIA裝了。其實本來SKYLINE用的引擎也幾乎都可以說是為其本身而專門設計的就是了。

——：**原來本來是預定要採6汽缸設計的啊。**

櫻井：是啊。不過，就算改成了4汽缸，性能還是很強，所以公司也一度要求要把它命名為GT-R，但我仍然覺得它不能算是GT-R，因此最後還是沒有用那個名字。

——：**結果它就被命名為RS了。**

櫻井：沒錯。

——：**此外在那個時代，您好像也是在當時開始採**

※1：JAPAN……對於1977年登場的第五代SKYLINE（C210型）的稱呼。它是SKYLINE車系首部裝有渦輪增壓器的車種。

1990年代

① **NSX**
以世界為著眼點的日本國內首部超級跑車。採用全世界首見的全鋁製一體成型車體，引擎為傾注了在F1中培育的技術所打造的VTEC引擎。

② **LANCER EVOLUTION GSR**
為了參加WRC而開發的特別款式車種。引擎為可發揮250匹馬力的4G63型，搭配上4WD懸吊系統，在世界的大舞台上有傑出的表現。

③ **CAPPUCCINO**
它是為了對抗首部敞篷雙人座輕型自動車BEAT而推出的。不過，不管是在耐力或速度上都是它較佔優勢，擁有可以和2000cc引擎車種匹敵的實力。

④ **AUTOZAM AZ-1**
它堪稱是中置引擎後輪驅動雙人座車款中的怪物。最大的特徵是可以像海鷗展翅般打開的車門。基礎車款為合作廠商SUZUKI的ALTO WORKS。

⑤ **LEGACY TOURING WAGON GT-B**
它可說是引爆貨車風潮的車款。受歡迎的秘訣在於超越跑車的超高水準行車能力。心臟部分裝載的是傳統的水平對向4汽缸引擎。

⑥ **INSIGHT**
INSIGHT是對次世代轎跑車的地位提出質疑的車款。車身為全鋁製一體成形打造，採用複合動力引擎，創造出了1公升汽油可跑35公里的記錄。

日本自動車工業的變遷

2000年代

「與自然環境共生的第一步」

或許是反映時代的多樣化吧，新型車的車身設計進化為更加嶄新且更具個性的款式。即使與歐美車廠的設計相比也毫不遜色的車款陸續誕生。另外，由於時代的需求，經濟型車款進一步擴大了市場佔有率。堪稱這類車種代表的TOYATA PRIUS，除經濟性與安全性外，本來行車性能方面的弱點也在交棒給朝這方面強化的第二代車款後獲得了解決，受到全世界極高的評價。

Column

日本國內第一部試作型跑車「PRINCE R380」

在日本國內已經所向無敵，即使是日本大賽的優勝獎盃也可以說是囊中之物的S54，在遭受到PORSCHE904徹底擊敗之後，開發人員開始著手開發日本第一部試作型跑車。1964年，採用中空管型骨架，中置引擎的PRINCE R380完成了。它於翌年在谷田部改寫了七個項目的日本國內速度記錄。接著在1966年時，4部改良型R380-1被送去參加第三次日本大賽，完全擺脫了PORSCHE906和TOYATA2000GT的追擊，囊括了第一及第二名。在此之後，改款過的R381也奪得了1968年的日本大賽總冠軍。於1969年時，裝有自家公司開發的6000ccV型12汽缸引擎的R382也獨占了冠亞軍。







用世界首創的四輪轉向系統，請問像這類新技術的開發是從很久之前就開始進行的嗎？

櫻井：是的，其實在第六代SKYLINE時，我們就曾經嘗試過不用FF，而用以FR為基礎的四輪驅動來進行開發，不過當時完全沒辦法解決引擎問題，結果最後還是拖到了第八代才做出成果。

——：請問四輪轉向系統是如何誕生的呢？

櫻井：關於這個，是我們到東京賽馬場去實地觀摩馬在練習時的樣子，發現了牠在跑直線和轉彎時，後腳踢地的動作好像有點不同，於是用高速相機試著把過程拍了下來。結果發現馬在奔跑的時候，後腳其實是像舵一樣，邊轉向邊往前跑的。所以我們想到，如果讓汽車也像馬一樣，利用後輪來掌舵的話，或許就可以讓過彎動作更加順暢也說不定，於是四輪轉向系統就誕生了。這可以說是從馬身上學來的吧。只要把後輪轉個0.5度，稍微動一下方向盤就可以很輕鬆地讓車子照著自己所期望的路線來行駛了。這是我從自然界的教導與自然界的現象中所學到的東西。除此之外，像是行李箱或是油箱的蓋子也都是我想出來的喔。那應該是第三代SKYLINE時候的事吧。當然，它們也都是世界首創的。

「逐漸朝向豪華化發展的2000年代」

——：想聽聽您對於新世代SKYLINE的印象。櫻井先生的公司推出了R32 GT-R的完成版車款，請問您覺得R32是一部怎樣的車呢？

櫻井：說到R32這部車，雖然它那個利用電氣作為輔助的巨大引擎很容易操作，不過就汽車的本質來說，它還有相當大的改進空間。我的意思是，所謂的汽車應該是要有剛性，並且要能隨駕駛者心意來改變方向才可以。不過那部車就是有點缺乏剛性，所以我們就把它修正過來了。在車門下方骨架的部分，我們採用注入高密度的堅硬特殊發泡劑來取代普通的PU材料，這樣一來就連小皺紋都不會出現了。除此之外我們也將其他有所不滿的地方都做了改良，可以說是造出了一部個性截然不同的R32了吧。

——：R32最大的問題在於剛性？

櫻井：是的。這裡提到的剛性，指的並不是可不可以折彎或扭曲的剛性，而是在踩下油門的那一瞬間的剛性，所以從數據上幾乎是看不出來的，但是實

在時代中留名的名車們

2000年代

① K Works
它是採用半挑高車身，但卻將重心放在行車性能上的新型態輕量級高性能車款。裝有大口徑鋼圈、附有IC的渦輪、RECARO製座椅等適合賽車的裝備。

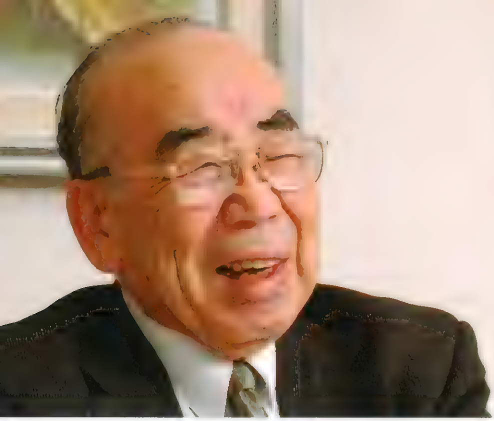
② Copen Active Top
它是兼具輕快感與豪華感的的新時代輕型自動車。最大的特徵為其標準配備中，裝有只需一碰按鈕就可控制開閉的活動式車頂。

③ COLT 1.5 SPORT X Version
它是為了對抗Vitz、FIT而開發的車款。三菱將它定位為世界戰略車，特地重新為它冠上三菱第一部市販車種「COLT」的稱號。

④ ODYSSEY
和前一代車款相比，它是更加重視行車性能的全新型態SUV。保留了前代三列座位七人座的內裝，同時還擁有日本國內最高等級的操控性。

⑤ FAIRLADY Z VersionS（Z33）
在Carlos Ghosn先生投注心力之下復活的轎跑車。生產線和SKYLINE共用，成功地降低了成本。在美國獲得了非常熱烈的回應。

⑥ PRIUS TOURING selection
它是世界首部成功推出的複合動力量產型車款的第二代。除了經濟性之外，原本慢速的缺點也獲得了修正，大幅度地提升了操縱安定性。



際上給人的感覺就是有非常明顯的差別。

——：記得R32後來也確實是追加了V spec及NISMO等不同的版本吧。

櫻井：結果這部車果然還是有很大的改良和修正的空間嘛。不像R34，那部車有改和沒改其實根本差不多。不過，R32可就是完全改頭換面了。

——：那麼，請問您覺得R33是部怎樣的車呢？

櫻井：大概就是把R32稍微改良一下，作得大一點的感覺吧。

——：本質上沒有太大的改變？

櫻井：不，其實是有的，不過那是從33到34的事了。

——：這樣說來，R34好像也是因為車身變大，所以駕駛時的感覺產生了很大變化的樣子。

櫻井：我想也是吧。因為它變大也變重了啊。雖然只要跟著加大排氣量就沒問題了，不過如果還是保持在2000cc的話，那當然就會變得笨重了嘛。

——：其中或許也有受到市場狀況等內部無法解決的因素影響吧？

櫻井：不過，從技術面上來看，如果繼續保持2000cc的狀態進行開發的話，我想一定可以製造出一部很了不起的車才是。這是因為我過去也一直堅持要在5系列車款中製造出一部跑得夠快的車的關係哪。

——：請問您覺得現在的V35如何呢？

櫻井：那部車啊，我覺得它其實可以換個名字，不要用SKYLINE可能會比較好吧。

——：受到時代需求的影響，最近SKYLINE也開始從以往的跑車路線慢慢靠向豪華路線了哪。

櫻井：我覺得不應該把速度和豪華分開來看待，畢竟也是有既豪華又跑得快的車子存在的嘛。像是歐洲的車廠，他們就推出過非常豪華、可是也很有跑車風格的車。不過，最近日本流行的趨勢好像是非得勉強分出哪台車屬於豪華車款、哪台是跑車不可的樣子。

——：您剛才提到豪華和速度感並存的車款，可以舉個例子嗎？

櫻井：Mercedes-Benz的車不就是這樣的嗎？不但坐起來非常舒服，而且在行車性能方面也一絲不苟。

——：說的也是。那麼，請問您有沒有想過，關於今後的SKYLINE要往哪個方面發展會比較好的問題呢？

櫻井：我覺得，最好還是不要再維持現在這種只知道朝著更大、更重、更豪華方向發展的路線會比較好。這可不是開玩笑。要是再繼續像這樣搖擺不定之方向的話，那SKYLINE遲早會變成別人開玩笑、瞧不起的對象啊。日產不是把CEDRIC的名字改掉了嗎？我覺得SKYLINE也差不多是可以改名的時候了（笑）。就讓過去曾經風靡一時的這件事變成歷史的記錄吧……。重新拓展新的領域也不錯啊，記得要取一個好名字喔（笑）。

「為了後代著想，要再度向排放廢氣問題挑戰」

——：大家都說2000年代是製造商必須對環境問題提出答案的時代，請問櫻井先生您對這點抱著怎樣的看法呢？

櫻井：在過去，我為了因應客戶的需求，所以製造了非常多的汽車。一旦賣出去了就又繼續生產，不停地製造著新的、會污染空氣的汽車。所以，我希望能在死前表達自己對污染空氣一事的歉意。但是，仔細想想「我到底能做什麼事」，結果還是只有製造汽車而已。所以我決定要努力想出讓汽車變得更環保的方法。現在，說到汽車在環保方面最落後的一點，而且又是我能幫得上忙的事情，那大概也只有使用汽油的車輛，在排放廢氣方面的問題了吧。而要讓汽油引擎車輛不會排出黑煙的方法也很簡單，加裝過濾器就可以了。不過，無論如何都解決不了的問題是如何才能減低NOx（氮氧化物）的方法。要是想減少NOx的排放量，那黑煙就會跑出來。而如果抑制黑煙的話，NOx又會增加。這時我想起以前在製造飛機時的經驗，想試著把水加入引擎裡面看看，以輕油80%、水20%的比例來進行。這樣在引擎燃燒的時候就可以利用水來降低爆發時的溫度，也就能夠使NOx減少了。不過，如果直接把水加入引擎裡面的話，會讓引擎生鏽，所以要先把水弄成1微米以下的粒子，讓它變得像漿糊一樣，接著把汽油的粒子堆到它上面去，這樣就可以直接流進引擎裡面，不會有問題了。不過，這樣的調配一直沒辦法成功，不管怎麼作都會在油箱裡面變成油水分離的狀況。但是，在我偶然看到牛奶的成分並拿它來當做參考之後，居然就很順利了。牛奶的內含物是不會沉澱的，對吧？簡直可以說是牛教我的，這也是自然界的教導哪。

Complete Data **01**

車種目錄

在『GT4』中，出現的車種包括了市面上的販售車、競賽車、試作車，以及原創車等，總數高達710種。在此就為您介紹於本作中出現的所有車種。

1 車種目錄的看法

❶ Acura

CL 3.2

❷ 年份：2001 Drivetrain ❸ FF

■ 取得方法 ❺

中古車 90年代後半



❹

<< Rear View

1986年起，Honda在美國設立了高級車品牌「Acura」，而CL就被定位為其中的高級個人Coupe。這款車是美國國內專用的車型，在日本並沒有販售。引擎為NSX車系的3.2L?V6引擎。雖然NSX主要都是使用DOHC引擎，不過CL卻是SOHC ❻ 引擎。且由於Type-S調高了引擎壓縮比的關係，所以可以產生264ps的馬力。此外，懸吊系統也隨之強化。在駕駛時，確實可以讓人享受到高級Coupe特有的操控感。

Specification ❼

引擎型式	V型6汽缸	車寬	1795mm
排氣量	3200cc	車高	1410mm
最大馬力	264(264)ps/6100rpm	車重	1592kg
最大扭力	32.1kgm/3500-5500rpm	重量／馬力比	6.03kg/ps
車長	4875mm	重量／扭力比	49.60kg/kgm

❶廠商名
製造或販售該車種的廠商名稱。

❷車種名稱、等級
標示車種的名稱、等級、版本及年份等資料。

❸驅動方式
標示該車種的驅動方式。

❹CG
正面及背面的圖像。

❺取得方法
介紹取得該車種的地點及方法。

- 如果標示方式為「國家名－廠商名－價格」時，可以向新車代理商購買。
- 若出現在中古車、舊車專門店的時機，請參考P.714～733的中古車列表。

❻車種介紹
介紹有關該車種的特徵與性能等。

❼性能資料
記載該車種的各項主要性能資料（以遊戲中首度登場時普通狀態的資料為準）。

引擎型式……該車種的引擎型式及汽缸數。

排氣量……代表引擎的容量。為汽缸排氣量×汽缸數量後的結果。

最大馬力……表示引擎能負荷的工作量。以最大馬力（ps）／引擎轉速（rpm）的方式來表示。一般來說，當引擎轉速提升時，馬力也會上升。不過一旦超過能夠發出最大馬力的轉速時，就無法發出更大的馬力。

最大扭力……代表經由引擎轉動所能發生的出力。以最大扭力（kgm）／引擎轉速（rpm）的方式來表示。扭力越大，則表示加速性能越強。能夠在低轉速時就發出強大扭力的車種，表示加速性能非常優秀。

車長……從車輛最前方到最後方的長度。

車寬……車輛的寬度。不過，這個數值不包含後視鏡。

車高……從路面到車輛最高處的高度。

車重……車輛的總重量。

重量／馬力比……可以用來計算車輛加速性能的參考數值。以重量／最大馬力的方式來表示。同樣馬力的車輛，當車重越輕時，重量／馬力比的值越小，表示車輛的加速性能也越好。

重量／扭力比……可以用來計算車輛起步加速性能的參考數值。以重量／最大扭力的方式來表示。同樣扭力的車輛，當車重越輕時，重量／扭力比的值越小，表示車輛的起步加速性能也越好。

2 廠商別目錄

日本

日本（改裝廠）

美國

韓國

GT4 All Complete Data

AC CARS

427 S/C

■ 取得方法

英國－AC CARS－423200

年份：[illegible] Drivetrain FR

<< Front View





<< Rear View

Specification

引擎形式	V型8汽缸	車寬	1727mm
排氣量	6998cc	車高	1244mm
最大馬力	485(486)ps/6500rpm	車重	1311kg
最大扭力	66.4kgm/3500rpm	重量／馬力比	2.70kg/ps
車長	3962mm	重量／扭力比	19.74kg/kgm

由擁有在Le Mans大賽中獲勝記錄的大富翁－－凱羅爾・謝爾比所提議開發，因威猛的外型設計看起來就像眼鏡蛇一般而得名。引擎是Ford製的V8OHV。另外排氣量為427立方英吋（=6997cc）的緣故，又加上427的稱號。以近500ps的馬力來推動重量只有1噸多一點的車，大概只能以暴力兩個字來形容了。駕馭它的感覺可能比開TVR還要更不可思議吧。雖然只生產了348輛，不過由於非常受歡迎的關係，所以有相當多的複製品存在。

Acura

CL 3.2

■ 取得方法

中古車 90年代後半

年份：2001 Drivetrain FF

<< Front View





<< Rear View

Specification

引擎形式	V型6汽缸	車寬	1795mm
排氣量	3200cc	車高	1410mm
最大馬力	264(264)ps/6100rpm	車重	1592kg
最大扭力	32.1kgm/3500-5500rpm	重量／馬力比	6.03kg/ps
車長	4875mm	重量／扭力比	49.60kg/kgm

1986年起，Honda在美國設立了高級車品牌「Acura」，而CL就被定位為其中的高級個人Coupe。這款車是美國國內專用的車型，在日本並沒有販售。引擎為NSX車系的3.2L?V6引擎。雖然NSX主要都是使用DOHC引擎，不過CL卻是SOHC引擎。且由於Type-S調高了引擎壓縮比的關係，所以可以產生264ps的馬力。此外，懸吊系統也隨之強化。在駕駛時，確實可以讓人享受到高級Coupe特有的操控感。

Acura

CL 3.2

Drivetrain FF





Specification

引擎形式	V型6汽缸	車寬	1793mm
排氣量	3210cc	車高	1353mm
最大馬力	264(266)ps/6100rpm	車重	1563kg
最大扭力	32kgm/3500-5500rpm	重量／馬力比	5.92kg/ps
車長	4875mm	重量／扭力比	48.84kg/kgm

取得方法

美國－Acura－32420

CL車系逐漸鞏固在Acura旗下高級個人Coupe的地位後，2003年又將高馬力的Type-S改版；除了本來電子控制五速自排的車款外，也可以選擇六速手排款。此外，還增添了後座嬰兒安全座椅、新式前座安全氣囊，以及選購配備的汽車導航系統等。是一款讓人在享受靈活駕馭快感之餘，也能夠兼顧安全與舒適性能的車種。

Acura

NSX

Drivetrain MR





Specification

引擎形式	V型6汽缸	車寬	1810mm
排氣量	2977cc	車高	1170mm
最大馬力	274(271)ps/7100rpm	車重	1365kg
最大扭力	29kgm/5300rpm	重量／馬力比	4.98kg/ps
車長	4405mm	重量／扭力比	47.07kg/kgm

取得方法

中古車 90年代前半

NSX是在全鋁合金一體成型骨架的量產車中，世界首度採用中置引擎的跑車。1990年發表後，此輛日製超級車款馬上受到眾人矚目。連在太平洋彼岸的美國，推出這款Acura的頂級車時，也立刻擄獲了許多美國人的心。裝備V6 DOHC VTEC引擎，即使加速到極限也非常順暢。同時輕巧的車身又加上，大多數零件均為鋁合金製的輪內式前雙叉骨式懸吊系統，讓它得以在高性能的加速與操控間取得良好的平衡。

Acura
NSX

年份：2004 — Drivetrain: MR

取得方法

美國－Acura－94440





<< Rear View

Specification

引擎形式	V型6汽缸	車寬	1811mm
排氣量	3179cc	車高	1171mm
最大馬力	294(285)ps/7100rpm	車重	1430kg
最大扭力	31kgm/5500rpm	車重/馬力比	4.86kg/ps
車長	4425mm	車重/扭力比	46.13kg/kgm

90年代，Acura NSX在引領風騷的話題聲中於美國推出。到了2002年，為了配合日本的多處小幅改款也同步變更設計。最大的相異點在於將收納式頭燈改為固定式。除此之外，前後保險桿的形狀也有所改變。再加上新增的前擾流板等，整體造型耳目一新。因此，新車款不但進一步減輕了空氣阻力，在空力性能方面也有大幅的強化。即使在高速行駛時亦能保有十分優異的操控性。

Acura
NSX

年份：1997 — Drivetrain: MR

取得方法

中古車 90年代後半





<< Rear View

Specification

引擎形式	V型6汽缸	車寬	1810mm
排氣量	3179cc	車高	1170mm
最大馬力	294(294)ps/7100rpm	車重	1392kg
最大扭力	31kgm/5500rpm	車重/馬力比	4.73kg/ps
車長	4425mm	車重/扭力比	44.90kg/kgm

伴隨著1997年NSX在日本推出後首度的小幅改款，Acura的設計也有了變更。除了自排款依舊採用原本的3000cc引擎，其他原本3L的缸徑都提升為C32B型的3.2L。變速器方面則由原本的五速手排改為六速手排，也將5檔密齒輪比化。而原本只有在2檔中採用的雙錐同步器設計，現在連1、3、4檔中也採用了。懸吊系統與煞車亦經過了改良，在駕駛時會更加順暢。

Acura RSX

年份：2004 Drivetrain FF

取得方法

美國－Acura－24740

>> Front View





<< Rear View

Specification

引擎形式	直列4汽缸	車寬	1725mm
排氣量	1998cc	車高	1400mm
最大馬力	203(202)ps/7400rpm	車重	1255kg
最大扭力	19.6kgm/6000rpm	重量／馬力比	6.18kg/ps
車長	4374mm	重量／扭力比	64.03kg/kgm

趁著INTEGRA在日本國內全面改款的時機，Acura在2001年也把「Acura INTEGRA」的名稱改成「Acura RSX」。在導入了四連複眼式頭燈及圓筒形尾燈等外裝後，本來因為四眼式圓形頭燈而予人特殊感受的前整流罩，現在亦搖身一變，成了充滿高級感的個人Coupe。Type-S與在日本推出的Type-R相似，都裝有最大馬力200ps的引擎和六速手排組合，再搭配上經過改裝的懸吊系統，是一款標準的跑車。

Acura INTEGRA

年份：2001 Drivetrain FF

取得方法

中古車 90年代後半

>> Front View





<< Rear View

Specification

引擎形式	直列4汽缸	車寬	1709mm
排氣量	1797cc	車高	1275mm
最大馬力	198(200)ps/8000rpm	車重	1197kg
最大扭力	18kgm/7500rpm	重量／馬力比	6.05kg/ps
車長	4379mm	重量／扭力比	66.50kg/kgm

在美國定位為高級車品牌的Acura旗下，INTEGRA屬於其中的小型Coupe。雖然這部INTEGRA的基本規格和在日本推出的相同，不過在日本小幅改款時，前整流罩被拿掉的四眼式圓形頭燈依舊被保留下來。Type-R可說是專為了競速而設計的特別款；不管是引擎或懸吊系統，裝備的都是特別開發出的專用零件。此外，與SiR相比，重量約輕了40公斤，這也使其跑起來更加有勁。

Alfa Romeo

147

Drivetrain FF





<< Rear View

Specification

引擎形式	直列4汽缸	車寬	1730mm
排氣量	1969cc	車高	1420mm
最大馬力	150(150)ps/6300rpm	車重	1280kg
最大扭力	18.5kgm/3800rpm	重量／馬力比	8.53kg/ps
車長	4170mm	重量／扭力比	69.19kg/kgm

■ 取得方法

義大利－Alfa Romeo－30590

Alfa 147可說是取代145的Alfa Romeo入門車。它是一款融合了賽車精神傳統與最新技術的掀背車。配置在前端的縱長標誌展現出它個性獨特的設計。車尾的造型也十分乾淨俐落。裝備2L．Twinspark引擎的這款車，提供具有自排功能的五速漸進式（sequential）半自排及五速手排兩種款式選擇。而內裝也採用了高級材料，和以往相比有大幅的改善。

Alfa Romeo

147

Drivetrain FF





<< Rear View

Specification

引擎形式	V型6汽缸	車寬	1764mm
排氣量	3179cc	車高	1412mm
最大馬力	250(250)ps/6200rpm	車重	1360kg
最大扭力	30.6kgm/4800rpm	重量／馬力比	5.44kg/ps
車長	4213mm	重量／扭力比	44.44kg/kgm

■ 取得方法

義大利－Alfa Romeo－48040

這款有著3.2L．V型6汽缸引擎與六速手排組合的147 GTA，最大的特徵就在於它那高達250ps的馬力，以及30.6kgm的壓倒性扭力。1965年由Giulia Sprint GTA的誕生而揭開序幕的GTA系列，在無數賽事中奪得勝利，可說是建立今日Alfa Romeo地位的最大功臣。繼承了GTA系列直系血統，同時以最新技術打造的這輛147 GTA，可說是擁有最純正跑車靈魂的高級小型車。

Alfa Romeo

Alfa Romeo 155

年份：1993 | **Drivetrain** 4WD

- 取得方法

在義大利節中獲勝



Alfa 155 2.5 V6 TI參加1993年的DTM（德國房車賽）時，車手是擁有F1出賽經驗的Alessandro Nannini與Nicola Larini。結果不但成功地擊敗了強敵Mercedes-Benz 190 E，而且Nicola Larini也達成了初次參賽時就奪得冠軍的記錄。在其他賽事中也相當活躍的這款車，所裝備的2.5L．V6引擎，最高可達420ps的馬力。於1992年首次發表的造型Sedan，所屬的Alfa 155系列可視為Alfa 75系列的後繼車款。

Specification

引擎形式	V型6汽缸	車寬	1750mm
排氣量	2498cc	車高	1380mm
最大馬力	420(420)ps/11500rpm	車重	1010kg
最大扭力	30kgm/8000rpm	重量／馬力比	2.40kg/ps
車長	4576mm	重量／扭力比	33.67kg/kgm

Alfa Romeo 156

[illegible] | **Drivetrain** FF

- 取得方法

中古車 90年代後半



除了獲得1998年歐洲年度風雲車之外，也獲得世界各國許多其他獎項。雖然其最大特徵在於充滿高貴氣質的造型，不過透過在賽車場上獲致的經驗所打造，不論轉速高低都能發揮強大馬力的鋁合金引擎，也令人難以忘懷。2.5L．V6引擎就能產生190ps的最大馬力，已經是教人無可挑剔了。在變速器方面，除了六速手排之外，還有被稱為Q系統的，四速手自排可供選擇。

Specification

引擎形式	V型6汽缸	車寬	1745mm
排氣量	2492cc	車高	1415mm
最大馬力	190(193)ps/6300rpm	車重	1320kg
最大扭力	22.6kgm/5000rpm	重量／馬力比	6.95kg/ps
車長	4430mm	重量／扭力比	58.41kg/kgm

Alfa Romeo

166

取得方法

中古車 90年代後半

Drivetrain FF





<< Rear View

166可說是Alfa Romeo的旗艦級Saloon。與定位相符的豪華性格和該車廠一貫的輕快風格也能十分融合。側面車身輪廓的內凹部分及刻意壓低的車頭都相當具特色，有著獨樹一格的特別存在感。雖然車身稍大，不過還不到難以操控的程度。在變速器方面，裝備的是具有自我學習機能，且可以在跑車及手排模式間切換的智慧型sportronic四速手自排系統。

Specification

引擎形式	V型6汽缸	[illegible]	1815mm
排氣量	2492cc	[illegible]	1416mm
最大馬力	190(193)ps/6200rpm	[illegible]	1520kg
最大扭力	22.6kgm/5000rpm	[illegible]	8.00kg/ps
車長	4720mm	[illegible]	67.26kg/kgm

Alfa Romeo

GTV

取得方法

義大利－Alfa Romeo－49060

Drivetrain FF





<< Rear View

在1994年巴黎車展（Mondial De L'Automobile）中首次登場的GTV，是一款兼具了優雅與靈巧運動性的都會型Coupe。當初設計時本來只有2.2L渦輪TB引擎，不過後期也出現了3L．V6引擎的版本。初期兩款都是採用五速手排，但在1999年大幅改良後就都採用六速手排了。雖然其使用的引擎類似156所使用的2.5L．V6引擎，不過由於GTV的排氣量多出500cc的關係，所以終傳比也由3.937調高為3.563。

Specification

[illegible]	V型6汽缸	[illegible]	1780mm
排氣量	2959cc	[illegible]	1318mm
[illegible]	220(219)ps/6300rpm	[illegible]	1415kg
最大扭力	27kgm/5000rpm	[illegible]	6.43kg/ps
[illegible]	4285mm	[illegible]	52.41kg/kgm

Alfa Romeo

Giulia sprint GTA

年份：1965 Drivetrain FR

取得方法

在GTA盃中獲勝

<< Front View





<< Rear View

Specification

引擎形式	直列4汽缸	車寬	1580mm
排氣量	1570cc	車高	1315mm
最大馬力	115(115)ps/6000rpm	車重	745kg
最大扭力	14.55kgm/3000rpm	重量／馬力比	6.48kg/ps
車長	4080mm	重量／扭力比	51.20kg/kgm

GTA中的「GT」，代表的是ground touring的意思。而「A」則是「Alleggerita」(輕量化)的縮寫。Giulia Sprint不只在基礎的引擎性能方面進行強化，同時也將車身骨架以外的部分都改為鋁合金，是一款名符其實大幅輕量化的優異車種。連續四年榮獲歐洲房車錦標賽冠軍一事，也讓GTA得以在歷史上留名。GTA系列如此優良的血統現在依舊不斷誕生出高性能的車種。

Alfa Romeo

Giulia sprint Speciale

年份：1963 Drivetrain FR

取得方法

在千哩長征！中獲勝

<< Front View





<< Rear View

Specification

引擎形式	直列4汽缸	車寬	1660mm
排氣量	1570cc	車高	1245mm
最大馬力	112(114)ps/6500rpm	車重	950kg
最大扭力	13.4kgm/4200rpm	車重／馬力比	8.48kg/ps
車長	4120mm	車重／扭力比	70.90kg/kgm

這款車是以1962年所推出的Giulia系列為基礎，車身則是由義大利車體設計名家Carrozzeria Bertone所打造。從前方圓形頭燈開始往後延伸的外觀中大量運用了柔和曲線，並以簡潔的乘坐空間與加長的前懸、後懸來提升行駛時的安定性。加長車頭的設計，即使在今日看來也絲毫不會讓人感到落伍。直列4汽缸1.6L引擎和輕量車身的組合，在當時創造出了獨特的奔馳風格。

Alfa Romeo

Spider "Duetto"

年份：1966 Drivetrain FR

取得方法
義大利－Alfa Romeo－35300

<< Front View





<< Rear View

Specification

引擎形式	直列4汽缸	車寬	1630mm
排氣量	1570cc	車高	1290mm
最大馬力	110(110)ps/6000rpm	車重	960kg
最大扭力	14.2kgm/2800rpm	重量／馬力比	8.73kg/ps
車長	4250mm	重量／扭力比	67.61kg/kgm

這部由義大利車體名門Carrozzeria家族下Pininfarina所設計的Spider Duetto，在1966年的日內瓦車展中首度發表。有趣的典故是，它那代表「二重奏」含意的名稱「Duetto」，是經由向大眾公開徵選後決定的。不論是車尾被稱為「boat tail」的特殊迷人設計，以及永不退流行的1.6L，全鋁合金製直列4汽缸DOHC引擎等，都讓它洋溢著不止的魅力。雖然推出至今已經接近四十年，但仍然有相當多強烈的愛好者存在。

Alfa Romeo

Spider

年份：2001 Drivetrain FF

取得方法
義大利－Alfa Romeo－51190

<< Front View





<< Rear View

Specification

引擎形式	V型6汽缸	車寬	1780mm
排氣量	2958cc	車高	1315mm
最大馬力	218(219)ps/6300rpm	車重	1450kg
最大扭力	27kgm/5000rpm	重量／馬力比	6.65kg/ps
車長	4290mm	重量／扭力比	53.70kg/kgm

這款是Alfa Romeo以GTV為基礎，和Pininfarina共同合作設計的雙人座FF敞篷跑車。自推出以來就以嶄新的風貌一口氣改變了過去系列車款給人的印象。它是以Sedan為主的Alfa Romeo旗下車款中，除了GTV以外，唯一的一款個性專用車。此外，像是側面車身從中央到後方大幅提高，以及前整流罩排成一直線的四燈式頭燈等，這些充滿Alfa Romeo風格，讓人一目了然的設計也十分具有魅力。

Alpine
A110

Drivetrain RR

取得方法

在Renault Alpine盃中獲勝





A110是使用Renault生產的零件所製造出來的高性能跑車。當時由於在拉力賽中的活躍表現而大受歡迎。加上它優異的操控性與外觀，所以變成了法國反保時捷系車種的代表。這款1600S裝備的是經過Gordini調整，擁有138ps馬力的1.6L後置引擎。運用五速手排，時速最高可達215公里。A110在新款推出後仍然相當受歡迎，各國都存在許多類似的複製品。

Specification

引擎形式	直列4汽缸	車寬	1520mm
排氣量	1605cc	車高	1130mm
最大馬力	140(141)ps/6000rpm	車重	715kg
最大扭力	-kgm/-rpm	重量／馬力比	5.11kg/ps
車長	3850mm	重量／扭力比	-kg/kgm

Alpine
A310

Drivetrain RR

取得方法

在喬治五世拉力賽（容易）中獲勝





<< Rear View

這款車於1971年在日內瓦車展中推出時，因為被設定為A110系列的後繼車之故，所以受到相當大的矚目。而A310正式上市的時間則是1973年。和前代車款同樣採用1.6L的直列4汽缸OHV後置引擎，但造型設計方面就和A110截然不同；以強調線條為主。此系列最大的特徵是在前整流罩採用六個方型頭燈的設計。可乘坐4人，驅動方式則為RR。

Specification

引擎形式	直列4汽缸	車寬	1640mm
排氣量	1605cc	車高	1160mm
最大馬力	125(125)ps/6250rpm	車重	930kg
最大扭力	15.1kgm/5300rpm	重量／馬力比	7.44kg/ps
車長	4180mm	重量／扭力比	61.59kg/kgm

Amuse
S2000

年份：2004 | *Drivetrain* FR

取得方法
改裝廠－Amuse－250000

<< Front View





<< Rear View

Specification

引擎形式	直列4汽缸	車寬	1829mm
排氣量	-cc	車高	1207mm
最大馬力	400(510)ps/-rpm	車重	1180kg
最大扭力	-kgm/-rpm	重量／馬力比	2.95kg/ps
車長	4226mm	重量／扭力比	-kg/kgm

AMUSE S2000 GT1是以參加Silhouette Formula為目標，由Amuse和GRAN TURISMO共同開發的車種。空力設計方面是由GRAN TURISMO開發小組負責。不但造型迷人，同時還特別加強各種減輕空力影響的設計。而有關車體的改裝則是全權委託Amuse。最高可達400ps馬力的引擎，是由2L直列4汽缸DOHC・VTEC引擎加上單渦輪所組成的。此外，車體部分也大量採用碳纖維，實現了輕量化的目標。

Amuse
S2000

年份：2004 | *Drivetrain* FR

取得方法
改裝廠－Amuse－150000

<< Front View





<< Rear View

Specification

引擎形式	直列4汽缸	車寬	1750mm
排氣量	1997cc	車高	1285mm
最大馬力	263(263)ps/8300rpm	車重	1120kg
最大扭力	24kgm/6000rpm	重量／馬力比	4.26kg/ps
車長	4154mm	重量／扭力比	46.67kg/kgm

以產生強大馬力而聞名的改裝廠Amuse，為了讓S2000能夠在賽場上飆得更快，所製造出的就是這部S2000 R1。引擎蓋及尾翼都改用碳纖維製品以減輕重量。引擎部分則是透過裝上獨創的鈦合金消音器與排氣歧管來提升進出氣效率。再加上Amuse擅長的電腦調校技術，更進一步地強化了引擎的加速能力。透過德國Bilstein製的避震器與懸吊系統組合，讓它即使在賽場上全速奔馳仍能擁有相當高的安定性。

Amuse

S2000

2004 **Drivetrain** FR

<< Front view





<< Rear view

Specification

引擎形式	直列4汽缸	車寬	1750mm
排氣量	1997cc	車高	1285mm
最大馬力	255(254)ps/8300rpm	車重	(1190)kg
最大扭力	23kgm/-rpm	重量／馬力比	4.69kg/ps
車長	4154mm	重量／扭力比	-kg/kgm

取得方法

改裝廠－Amuse－500000

相對於針對在賽車場上奔馳要求為主的S2000 R1，AMUSE S2000 Street Version 則是針對在城市中行駛時的各種狀況作了最佳化調校。其內容包括在車頭處加裝空力套件，以及消音器和強化的懸吊系統等。雖然改裝幅度較小，不過卻能將它原本的能力發揮到極限。成為一輛比S2000更高等級的敞篷跑車，即使是在都市內仍然可以享受野性的駕馭樂趣。

Amuse

Carbon R

2004 **Drivetrain** FR

<< Front view





<< Rear view

Specification

引擎形式	直列6汽缸	車寬	1910mm
排氣量	2568cc	車高	1290mm
最大馬力	520(603)ps/8179rpm	車重	1123kg
最大扭力	52.1kgm/6866rpm	重量／馬力比	2.16kg/ps
車長	4730mm	重量／扭力比	21.55kg/kgm

取得方法

改裝廠－Amuse－250000

Carbon R是以R34型SKYLINE GT-R為基礎，由Amuse所製作的改裝車。改裝的重點在於徹底輕量化，除了車體樑柱及車頂的部分之外，車身鈑金全部改用聚碳酸酯（polycar-bonate）重製。其他像是驅動方式由原本的4WD改為FR等，也順利讓車身重量比原來減輕了將近500公斤，而只剩下1120公斤左右。搭配最高可輸出520ps馬力的強力引擎，讓它能發揮出FR車種中最高等級的速度。

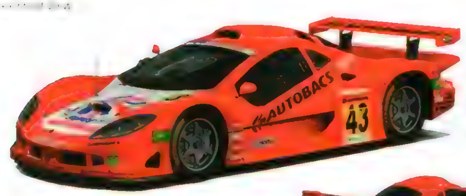
ASL

ARTA Garaiya

Drivetrain MR

取得方法

日本－ASL－500000





<< Rear View

ARTA Garaiya是由過去在F1賽車中有傑出表現的車手鈴木亞久里所率領的ARTA Project，以AUTOBACS SPORTS CAR研究所開發出的Garaiya為基礎，從引擎到外裝全部加以改造的高性能賽車。2003年首次參加GT300級的日本GT錦標賽（JGTC）。2004年改搭載Nissan的VQ35DE・3L・V6引擎，雖然最後以一分之差和冠軍失之交臂，不過整個賽季的表現依舊是相當傑出。

Specification

引擎形式	直列4汽缸	車寬	1884mm
排氣量	1998cc	車高	1051mm
最大馬力	300(323)ps/6000rpm	車重	1125kg
最大扭力	50kgm/5000rpm	重量／馬力比	3.75kg/ps
車長	4573mm	重量／扭力比	22.50kg/kgm

ASL

Garaiya

Drivetrain MR

取得方法

日本－ASL－650000





<< Rear View

AUTOBACS SPORTS CAR研究所基於「想做出具有夢幻般獨特個性的跑車」理念，於2002年東京改裝車展（Auto Salon）中首次推出Garaiya。它的名稱是來自於中國明朝十分有名的大盜「我來也（Garaiya）」。引擎採用Nissan的SR20VE・2L直列4汽缸引擎，最高可發揮204ps馬力。本來車身零件多半是分開的，不過它卻採用FRP一體成型的方式來製作，堪稱是世界最高等級的設計。

Specification

引擎形式	直列4汽缸	車寬	1825mm
排氣量	1998cc	車高	1185mm
最大馬力	204(201)ps/7200rpm	車重	800kg
最大扭力	21kgm/5200rpm	重量／馬力比	3.92kg/ps
車長	3775mm	重量／扭力比	38.10kg/kgm

Aston Martin

Aston Martin

DB7

2000 | **Drivetrain** FR

<< Front View





<< Rear View

Specification

引擎形式	V型12汽缸	車寬	1830mm
排氣量	5935cc	車高	1243mm
最大馬力	426(426)ps/6000rpm	車重	1775kg
最大扭力	55.3kgm/5000rpm	重量／馬力比	4.17kg/ps
車長	4692mm	重量／扭力比	32.10kg/kgm

■ 取得方法

英國－Aston Martin－194260

DB7的名稱是由振興Aston Martin的經營者David Brown而來的，是一部以傳統方式命名的高級跑車。在造型方面可說是繼承了最具Aston風格的設計。零件則和母公司同為Ford的Jaguar XK8共用。長車頭向前舒緩伸展旁的短車門，這項標準的Coupe設計就是它最大的特徵。和表現出Aston Martin風範，極具魄力的前整流罩搭配，更提高了它的魅力。

Aston Martin

DB9

2003 | **Drivetrain** FR

<< Front View





<< Rear View

Specification

引擎形式	V型12汽缸	車寬	1875mm
排氣量	5935cc	車高	1270mm
最大馬力	456(456)ps/6000rpm	車重	1710kg
最大扭力	58.1kgm/5000rpm	重量／馬力比	3.75kg/ps
車長	4710mm	重量／扭力比	29.43kg/kgm

■ 取得方法

在AstonMartin節中獲勝

英國－Aston Martin－164470

DB7的後繼車款DB9，是Aston Martin的豪華GT敞篷車。流線型的順暢設計，個性化的四人座優雅Coupe。採用只要手握門把就會上升12度的天鵝式車門，兼顧了優雅的外表及乘坐時的便利性。引擎方面的調整較重視扭力，同時將之置於中央前方。齒輪箱則配置在車身後方，使得前後配重達到50：50的程度，在行駛時將會十分具平衡性。

Aston Martin

V8

[illegible] Drivetrain FR

■ 取得方法

中古車 90年代後半





<< Rear View

Specification

引擎形式	V型8汽缸	車寬	1944mm
排氣量	5340cc	車高	1330mm
最大馬力	558(567)ps/6500rpm	車重	1970kg
最大扭力	76kgm/4000rpm	重量／馬力比	3.53kg/ps
車長	4745mm	重量／扭力比	25.92kg/kgm

Aston Martin旗下車款中頂級的Vantage，車身以輕盈的鋁合金打造，並裝有排氣量5.3L的V型8汽缸DOHC引擎。再搭配上美國Eaton製的2組內藏冷卻器機械增壓組件，使它擁有最大可達558ps／6500rpm的馬力，76.0kgm／4000rpm的扭力 。如此性能可說是Road Car中世界最頂級的水準。懸吊系統方面，前輪採用雙叉骨式，而後輪則是採迪氏後軸式(de Dion)懸吊。是一部最高曾經創下時速307公里的怪物車種。

Aston Martin

Vanquish

年份：2004 Drivetrain FR

■ 取得方法

英國－Aston Martin－238750





<< Rear View

Specification

引擎形式	V型12汽缸	車寬	1923mm
排氣量	5935cc	車高	1318mm
最大馬力	466(466)ps/6800rpm	車重	1835kg
最大扭力	55.3kgm/5500rpm	重量／馬力比	3.94kg/ps
車長	4665mm	重量／扭力比	33.18kg/kgm

「Vanquish」的意義就是「征服者」。相信大家應該都對它在007系列電影「誰與爭鋒」中，以詹姆士．龐德愛車登場的一幕記憶猶新吧．搭載V型12汽缸引擎，可利用方向盤內側的觸控式按鈕來進行變速與自動換檔的六速半自排系統。價位超過日幣兩千萬，同等級能與它匹敵的車種，大概只有Ferrari或是Lamborghini的12汽缸超級Coupe了吧。手工打造的鋁合金車身不但充滿爆發力，而且品味也相當獨特。

Audi

Audi

A2

年份 · [illegible] | Drivetrain FF

■ 取得方法

德國－Audi－22400

<< Front View





<< Rear View

Specification

引擎形式	直列4汽缸	車高	1673mm
排氣量	1390cc	車寬	1553mm
最大馬力	75(75)ps/5000rpm	車重	920kg
最大扭力	12.86kgm/3800rpm	重量／馬力比	12.27kg/ps
車長	3826mm	重量／扭力比	71.54kg/kgm

Audi的小型車。A2是以Audi在1997年IAA法蘭克福國際車展中發表，名為AL2的鋁合金車身小型車為原型，更進一步地挑戰未來趨勢所誕生的產品。採用1.4L直列4汽缸DOHC引擎，雖然只有75ps的馬力，不過因為車身為全鋁合金的關係，因此仍然相當靈巧且省油。此外，內外裝依舊還是保持了Audi一貫的高級感。

Audi

A3

年份 · [illegible] | Drivetrain 4WD

■ 取得方法

德國－Audi－42490





<< Rear View

Specification

引擎形式	V型6汽缸	車寬	1765mm
排氣量	3188cc	車高	1421mm
最大馬力	250(250)ps/6300rpm	車重	1495kg
最大扭力	32.65kgm/2500-3000rpm	重量／馬力比	5.98kg/ps
車長	4203mm	重量／扭力比	45.79kg/kgm

繼承1996年推出，至今仍廣受歡迎的前一代高級小型車先驅理念。A3的車長增加了65mm，車寬則增加了30mm，於2003年登場。高性能的3.2 quattro裝有最大可發揮250ps馬力的3.2L．V6引擎，六速手排搭配上最新的DSG（Direct Shift Gearbox）自動變速系統，讓它行駛時更加靈活。「quattro」在義大利文中代表的意思是「4」，那麼所採用的驅動方式當然也就是全時4WD了。

Audi

Abt Audi TT-R

年份：2002 Drivetrain FR

取得方法

在紐堡林4小時耐久賽中獲勝





<< Rear View

Specification

引擎形式	V型8汽缸	車寬	1850mm
排氣量	3988cc	車高	1203mm
最大馬力	470(470)ps/6800rpm	車重	(1080)kg
最大扭力	52kgm/5700rpm	重量／馬力比	2.30kg/ps
車長	4600mm	重量／扭力比	-kg/kgm

Team Abt Sportsline參加自2000年開始重新舉辦的DTM（德國房車賽）例行賽時所使用的車種。雖然是以Audi TT系列的Coupe為基礎獨力開發而成，但在2002年時，Laurent Aiello駕駛著它擊退了AMG-Mercedes等強敵，獲得了駕駛冠軍。2004年，Audi將它裝上了改良過後的A4引擎後，再次以車廠參賽隊伍挑戰DTM，這次則更一舉包辦了駕駛、團隊、機械方面所有的冠軍獎盃。

Audi

R8

年份：2001 Drivetrain MR

取得方法

在薩特賽車場緊張24小時！中獲勝

德國－Audi－4500000





<< Rear View

Specification

引擎形式	V型8汽缸	車寬	2000mm
排氣量	3596cc	車高	1080mm
最大馬力	608(795)ps/7200rpm	車重	900kg
最大扭力	71.43kgm/6500rpm	重量／馬力比	1.48kg/ps
車長	4650mm	重量／扭力比	12.60kg/kgm

R8是Audi為了正式投入賽車界而開發的專用車種。從1999年開始參加Le Mans 24小時耐久大賽以來，一直都有相當優異的表現。2000年之後更是連續3年在這項大賽中稱霸。此外，2004年由獨立開發小組提供的R8亦拿下了總冠軍。即使在今日，它仍然於LMP（Le Mans Prototype）等級中有著頂尖的實力。搭載3.6L・V型8汽缸渦輪引擎，最大馬力可達608ps。高超的耐久度與燃料使用效率正是它強悍的秘密。

Audi RS4

取得方法

德國－Audi－41380

[illegible] 2001 Drivetrain 4WD





<< Rear View

這部RS4是以S4 Avant為基礎，在各項性能方面皆加以強化的車種。繼承了過去RS2的精神，是Audi推出市面販售車種中的最高性能。不但完全沒有犧牲任何Wagon車體的機能，還不惜成本投入了最新的技術。和S4同樣裝有2.7L．V型6汽缸雙渦輪引擎，且透過改裝，使最大馬力達到350ps，最大扭力則為44.9kgm；潛力可說是已經遠遠超越了S4的等級。

Specification

引擎形式	V型6汽缸	車寬	1799mm
排氣量	2671cc	車高	1400mm
最大馬力	385(385)ps/6500rpm	車重	1620kg
最大扭力	44.9kgm/2500-6000rpm	重量／馬力比	4.21kg/ps
車長	4525mm	重量／扭力比	36.08kg/kgm

Audi RS6

取得方法

德國－Audi－117060

[illegible] Drivetrain 4WD





<< Rear View

Audi只會對旗艦級的高性能車款冠以S系列的車名，而其中最頂尖的就是這輛RS6。4.2L．V8雙渦輪引擎，最大可達450ps馬力、57.1kgm扭力。配合這種一般跑車難以望其項背的強大性能，Audi使用的是堪稱招牌的全時4WD quattro系統，加上大型的19吋專用鋁合金輪圈設計來對應。與驚人性能成對比的是，在外觀方面依舊保持了高雅的風格。

Specification

引擎形式	V型8汽缸	車寬	1850mm
排氣量	4172cc	車高	1425mm
最大馬力	450(453)ps/5700-6400rpm	車重	1840kg
最大扭力	57.1kgm/1950-5500rpm	重量／馬力比	4.09kg/ps
車長	4858mm	重量／扭力比	32.22kg/kgm

Audi
RS6

Drivetrain 4WD





<< Rear View

Specification

引擎形式	V型8汽缸	車寬	1850mm
排氣量	4172cc	車高	1452mm
最大馬力	450(453)ps/5700-6400rpm	車重	1880kg
最大扭力	57.1kgm/1950-5500rpm	重量／馬力比	4.18kg/ps
車長	4852mm	重量／扭力比	32.92kg/kgm

取得方法

德國－Audi－117060

擔負Audi中上階級銷售取向的是A6系列的車種。以A6為基礎的高性能車款中，RS6則是把其中的S6再加以強化的版本。充滿魄力而又毫不掩飾的空力套件，以及大幅向外伸展的輪弧。這些外觀和普通版不同的地方都激發人更忍不住要去想像其疾馳的模樣。裝有4.2L．V8DOHC雙渦輪引擎，足以發揮超級跑車級的力量。只要用力踩下油門，瞬間就能進入時速300公里的世界。

Audi
S3

Drivetrain 4WD





<< Rear View

Specification

引擎形式	直列4汽缸	車寬	1763mm
排氣量	1781cc	車高	1415mm
最大馬力	224(213)ps/5900rpm	車重	1420kg
最大扭力	28.57kgm/2200-5500rpm	重量／馬力比	6.34kg/ps
車長	4159mm	重量／扭力比	49.70kg/kgm

取得方法

德國－Audi－41070

以Audi A3的3門車款為基礎，改裝高出力引擎，靈巧的懸吊系統，以及高雅的外觀後，這款小型轎跑車也獲得了代表Audi最強系列的「S」稱號。1.8L直列4汽缸DOHC引擎，在附冷卻器的渦輪推動下，可以發揮最高225ps的馬力、28.5kgm的扭力。較原本的車款高度低20mm，但卻加寬30mm的車身；在給人震撼感的同時，依舊保有高貴的氛圍。

Audi
S4

Drivetrain 4WD

※ 取得方法

中古車 90年代後半



<< Rear View

S系列是Audi的形象主打車種，同時也代表經過完全改裝的高性能車輛。S4就是以主力車種A4為基礎所開發出來的。裝有4.2L・V8引擎，最高可達344ps馬力、41.8kgm扭力。0到100公里加速只需5.6秒，讓其他對手望塵興嘆。透過新開發的電子控制六速手自排變速器（Tiptronic），可以作出十分敏銳的換檔反應。當然也搭載有Audi引以為傲的全時4WD quattro系統。

Specification

[illegible]	V型6汽缸	[illegible]	1733mm
[illegible]	2671cc	[illegible]	1396mm
[illegible]	265(265)ps/5800rpm	[illegible]	1510kg
[illegible]	40.8kgm/1850-3600rpm	[illegible]	5.70kg/ps
[illegible]	4483mm	[illegible]	37.01kg/kgm

Audi
S4

Drivetrain 4WD

※ 取得方法

德國－Audi－55430



<< Rear View

在屬於高級車品牌的Audi中，只有被賦予過人優越性能的車種才會被冠上「S」系列稱號。以主力車款A4為基礎的這款S4，保留了原本外觀簡潔線條的同時，換裝新設計的4.2L・V8引擎。此外也裝備了電子控制六速自排變速器（Tiptronic）及quattro系統（全時4WD）。再加上專屬的改裝懸吊系統，可以發揮0到100公里加速只需5.6秒的壓倒性潛能。

Specification

引擎形式	V型8汽缸	車寬	1781mm
排氣量	4163cc	車高	1415mm
最大馬力	344(346)ps/7000rpm	車重	1660kg
最大扭力	41.8kgm/3500rpm	[illegible] 馬力比	4.83kg/ps
車長	4575mm	[illegible] 扭力比	39.71kg/kgm

Audi

TT

Drivetrain 4WD

■ 取得方法

德國－Audi－47700
中古車 90年代後半



<< Rear View

Specification

引擎形式	直列4汽缸	車寬	1764mm
排氣量	1781cc	車高	1345mm
最大馬力	225(225)ps/5900rpm	車重	1395kg
最大扭力	28.6kgm/2200-5500rpm	重量／馬力比	6.20kg/ps
車長	4041mm	重量／扭力比	48.78kg/kgm

這款Audi TT是以在英國馬恩島（Isle of Man）舉辦的「Tourist Trophy」來命名的。1995年於法蘭克福車展發表它的試作車時就立刻受到相當大的矚目。三年後，也成功地在幾乎沒有破壞當初開發理念的情況上市。透過全時4WD quattro系統的協力，讓它裝備的1.8L直列4汽缸DOHC附冷卻器渦輪引擎更得以充分發揮其225ps馬力的性能。

Audi

TT

Drivetrain 4WD

■ 取得方法

德國－Audi－57740



<< Rear View

Specification

引擎形式	V型6汽缸	車寬	1764mm
排氣量	3189cc	車高	1345mm
最大馬力	250(244)ps/6300rpm	車重	1520kg
最大扭力	32.7kgm/2800-3200rpm	重量／馬力比	6.08kg/ps
車長	4041mm	重量／扭力比	46.48kg/kgm

TT Coupe是以A3為基礎所開發的新流行風格小型跑車，在依舊殘留濃厚概念車風格的情況下直接推出。雖然車長只有4公尺出頭，但弓型的車頂曲線和略帶圓形的前後擋風玻璃都充分展現其個性，即便以今日的眼光來看設計仍屬嶄新。3.2 quattro裝有3.2L．V8引擎，加上DSG（Direct Shift Gearbox）自動變速系統的組合，與方向盤換檔撥片造就乾淨俐落的檔位切換，讓駕駛人能夠充分享受流暢的駕馭快感。

Audi

Audi A4

2004 | Drivetrain FR





Specification

引擎形式	V型8汽缸	車寬	1850mm
排氣量	4000cc	車高	1200mm
最大馬力	460(461)ps/-rpm	車重	1080kg
最大扭力	51kgm/-rpm	重量／馬力比	2.35kg/ps
車長	4800mm	重量／扭力比	21.18kg/kgm

取得方法

德國－Audi－450000

Audi以車廠參賽體制，自2004年的DTM（德國房車賽）起正式採用A4 Touring Car。除了將之前支援TT-R獨立開發小組所獲致的知識全部灌注在它身上之外，同時還徹底導入稱霸Le Mans大賽的R8所累積下來的賽車科技。在標準規定下的V8引擎可以發揮出460ps馬力的出力。此外，車體的平衡方面也採用將座位盡量往後方移的方式，達成了市售車絕不可能實現的理想重量分配。於DTM第三戰中，終於奪得了期望許久的優勝。

Audi

Audi quattro

1982 | Drivetrain 4WD





Specification

引擎形式	直列5汽缸	車寬	1723mm
排氣量	2144cc	車高	1344mm
最大馬力	203(203)ps/5500rpm	車重	1290kg
最大扭力	29.5kgm/3500rpm	重量／馬力比	6.35kg/ps
車長	4404mm	重量／扭力比	43.73kg/kgm

取得方法

在A3盃中獲勝

Audi quattro是世界第一款高性能全時4WD車種。自從1980年於日內瓦車展問世以來，因為其高性能及先進性，一直受到全世界的矚目與讚賞。翌年參加WRC（World Rally Championship）；當時的WRC多半是以輕型的FR車為主，但裝備了4WD及渦輪引擎的quattro卻連戰連勝，使得其他對手廠商如Renault、Peugeot、Lancia都紛紛跟進導入4WD。今日已經成為Audi代名詞的「quattro」就是以這部車為原點來的。

Audi

Le mans quattro

Drivetrain 4WD





取得方法

在觀光盃中獲勝

Audi為紀念在Le Mans大賽中獲得三連霸，投入了這部雙座概念車Le Mans quattro的開發。與同屬一集團旗下Lamborghini的Gallardo基本零件可以共用。引擎也是和Gallardo相同款式的5L雙渦輪V10引擎。變速器則是Sequential-Shift六速手排。610ps／6800rpm的力量，讓它擁有從0到100公里加速只需3.7秒，而0到200公里加速也只需10.8秒的實力。

Specification

引擎形式	V型10汽缸	車寬	1900mm
排氣量	5000cc	車高	1250mm
最大馬力	610(641)ps/6800rpm	車重	1530kg
最大扭力	76.5kgm/1750-5800rpm	重量／馬力比	2.51kg/ps
車長	4370mm	重量／扭力比	20.00kg/kgm

Autobianchi

AUTOBIANCHI A112

Drivetrain FF





取得方法

在義日盃中獲勝

這款堪稱義式車種中高速小型掀背車代表的A112 Abarth，有982cc／58ps與1974年登場的1050cc／70ps兩種款式。70ps款於1979年進行第4次小幅改款時，除了採用五速手排之外，儀表板及座位造型等內裝也進行全面更新。最高可達時速160公里。引擎蓋上的蠍子標誌更進一步強調了Abarth的存在感。於1982及84年都曾進行過改款。

Specification

引擎形式	直列4汽缸	車寬	1480mm
排氣量	1050cc	車高	1360mm
最大馬力	71(71)ps/6600rpm	車重	700kg
最大扭力	8.7kgm/4200rpm	重量／馬力比	9.86kg/ps
車長	3228mm	重量／扭力比	80.46kg/kgm

Bentley

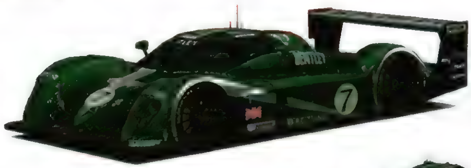
Speed 8

年份：2003 Drivetrain MR

■ 取得方法

在薩特賽車場緊張24小時 II 中獲勝

<< Front View





<< Rear View

Specification

引擎形式	V型8汽缸	車寬	1992mm
排氣量	4000cc	車高	970mm
最大馬力	632(797)ps/6000rpm	車重	900kg
最大扭力	77.6kgm/4000rpm	重量／馬力比	1.42kg/ps
車長	4645mm	重量／扭力比	11.60kg/kgm

Bentley本來是英國皇家御用的超高級車廠，在1998年被Volkswagen購併。之後Bentley再度挑戰睽違71年的Le Mans大賽時，派出的就是這部Speed 8。2001年初期型裝備的是3.6L．V型8汽缸雙渦輪引擎，不過次年就擴增為4L。而等到2003年，Bentley車隊就站上了頒獎台的頂端。事實上，Bentley在創始期就已經自Le Mans大賽中獲得5次優勝，這次則是隔了76年後的第6次。

Blitz

ER34 D1

年份：2004 Drivetrain FR

■ 取得方法

改裝廠－BLITZ－200000

<< Front View





<< Rear View

Specification

引擎形式	直列6汽缸	車寬	-mm
排氣量	2880cc	車高	-mm
最大馬力	450(475)ps/-rpm	車重	(1180)kg
最大扭力	-kgm/-rpm	重量／馬力比	2.48kg/ps
車長	-mm	重量／扭力比	-kg/kgm

以R34 SKYLINE 4門Sedan為基礎，為參加D1 GRAND PRIX而投注Blitz所有技術的車輛。在2004年的D1GP中積分排名第5。引擎為2.5L直列6汽缸渦輪強化版；除了渦輪換裝為K5-660R之外，在電腦晶片方面也作了調整，使得它最高可發揮450ps的馬力。搭配SACHS製避震器、EIBACH製彈簧，及NISMO製LSD，讓即便是R34這種較大型的車也可以輕鬆完成過彎甩尾的動作。

BMW

120d

年份：2004 Drivetrain FR

■ 取得方法

德國－BMW－33020

<< Front View





<< Rear View

Specification

引擎形式	直列4汽缸	車寬	1751mm
排氣量	1995cc	車高	1430mm
最大馬力	163(164)ps/4000rpm	車重	1415kg
最大扭力	34.7kgm/2000rpm	重量／馬力比	8.68kg/ps
車長	4227mm	重量／扭力比	40.78kg/kgm

以共軌直噴柴油技術為標準規格的120d，採用的是最高可以發揮163ps馬力、34.7kgm／2000rpm的高出力渦輪柴油引擎。從0到100公里加速只需7.9秒，最高時速可達219公里；充分展現出超越一般2L汽油引擎的表現。由於採用共軌直噴柴油引擎的緣故，也創下了每公升可行駛21公里的記錄，且完全符合EU4環保規定。雖然標準配備的變速器為六速手排，不過也可選擇六速自排。

BMW

120i

年份：2004 Drivetrain FR

■ 取得方法

德國－BMW－31940

<< Front View





<< Rear View

Specification

引擎形式	直列4汽缸	車寬	1751mm
排氣量	1995cc	車高	1430mm
最大馬力	150(152)ps/6200rpm	車重	1335kg
最大扭力	20.4kgm/3600rpm	重量／馬力比	8.90kg/ps
車長	4227mm	重量／扭力比	65.44kg/kgm

120i是BMW投入強敵環伺的C segment領域時所推出的高級小型車。裝有最高可發揮150ps馬力、20.4kgm扭力的直列4汽缸引擎。而驅動方式則是採用在這個等級中相當少見的FR，加上巧妙維持前後配重為50：50的結果，使其能夠發揮BMW車系獨有的靈活操控感。外觀則是統整為新世代BMW風格；一邊保有五門掀背設計，一邊又充滿著高貴豪華感。

BMW

BMW

2002 turbo

年份：1973 **Drivetrain** FR

■ 取得方法

在BMW1系列大獎盃中獲勝



Specification

引擎形式	直列4汽缸	車寬	1620mm
排氣量	1990cc	車高	1410mm
最大馬力	172(171)ps/5800rpm	車重	1080kg
最大扭力	24.5kgm/4000rpm	重量／馬力比	6.28kg/ps
車長	4220mm	重量／扭力比	44.08kg/kgm

這部BMW2002可說是70年代歐洲Saloon的代表車款。名稱是由2000cc的排氣量與代表雙門的02所組成的。BMW2002的族譜可追溯到1966年登場的1600-2。雖然它是世界第一部裝備渦輪引擎的量產車款，但由於在推出當年就碰上石油危機的關係，所以只經過一年就停產了。不過在製作BMW2002過程中的堅持及對速度的無限追求之心，也間接地影響了日後3系列的誕生。

BMW

320i

年份：2003 **Drivetrain** FR

■ 取得方法

德國－BMW－450000



Specification

引擎形式	直列6汽缸	車寬	1809mm
排氣量	1990cc	車高	1415mm
最大馬力	260(261)ps/8700rpm	車重	1140kg
最大扭力	22.96kgm/7000rpm	重量／馬力比	4.38kg/ps
車長	4490mm	重量／扭力比	49.65kg/kgm

雖然ETCC（歐洲房車錦標賽）是有著Alfa Romeo 156、Volvo S60、Honda CIVIC TYPE R等車種強敵環伺的大賽。不過直到2002年為止都是由Alfa Romeo 156以壓倒性速度盤據在前幾名的狀況，到了2003年，終於由BMW 320i搶下風采。以4門、2L的E46引擎為基礎，擁有傲視群倫的280ps馬力。BMW 320i在20場比賽中拿下了10勝，讓BMW獲得了他們期待已久的車隊冠軍。

BMW

330i

[illegible]：2005 | Drivetrain FR

■ 取得方法

德國－BMW－48040

<< Front View





<< Rear View

Specification

引擎形式	直列6汽缸	車寬	1817mm
排氣量	2996cc	車高	1424mm
最大馬力	258(259)ps/6600rpm	車重	1525kg
最大扭力	30.6kgm/2500-4000rpm	重量／馬力比	5.91kg/ps
車長	4520mm	重量／扭力比	49.84kg/kgm

這是2005年3月於德國推出的新型3系列車種。身為BMW的主力車款，3系列的第5代跑車依舊維持標準FR的Saloon王道風格。伴隨著更為洗鍊的流暢亮麗外型，車身高度、寬度，以及前後輪軸距都有些許增加。為了朝更高水準邁進，集合許多尖端科技的結晶；最高等級的330i裝備有直列6汽缸引擎，出力比過去的車款要大上許多，最高可以發出258ps的馬力。

BMW

M

[illegible] | Drivetrain FR

■ 取得方法

中古車 90年代後半





<< Rear View

Specification

[illegible]	直列6汽缸	[illegible]	1740mm
排氣量	3201cc	車高	1280mm
最大馬力	321(321)ps/7400rpm	車重	1465kg
最大扭力	35.7kgm/3250rpm	重量／馬力比	4.56kg/ps
車長	4025mm	重量／扭力比	41.04kg/kgm

這是將BMW・M公司生產的高出力引擎裝在Z3系列Coupe之後所誕生的跑車。與E36型M3同樣的3.2L直列6汽缸DOHC引擎，擁有321ps馬力的傲人性能。為了對應如此強大的馬力輸出，所以後輪比一般Roadster要來得大上許多。且後輪輪弧也隨之加大了。車尾露出的消音器四管出口更強化了其具有魄力的造型。雖然和基準車款一樣在美國生產，不過引擎及懸吊系統仍是採用BMW・M的產品。

BMW

M3

[illegible]：2004 | Drivetrain FR

■ 取得方法

德國－BMW－74560





<< Rear View

由BMW的跑車部門－－BMW M GmbH公司所改裝的3系列跑車，目前市面上的E46型為其第3代。搭載經過特別改裝的3246cc直列6汽缸附雙可變汽門正時控制系統（VANOS）的S54型引擎，最大馬力343ps／7900rpm，最大扭力37.2kgm／4900rpm，威力十分驚人。搭配如此高性能引擎的是六速手排變速器，此外也可選擇漸進式半自排的SMG-II系統。

Specification

引擎形式	直列6汽缸	車寬	1780mm
排氣量	3246cc	車高	1383mm
最大馬力	343(344)ps/7900rpm	車重	1570kg
最大扭力	37.2kgm/4900rpm	重量／馬力比	4.58kg/ps
車長	4492mm	重量／扭力比	42.20kg/kgm

BMW

M3

[illegible]：2003 | Drivetrain FR

■ 取得方法

德國－BMW－113610





<< Rear View

M3是BMW於1987年為了讓3系列在Group N、Group A，以及DTM中能有良好的表現；蒐集車輛資料，量產時便以參加賽車為前提所設計，再加以改裝而成的特別車款。最大馬力343ps，最大扭力則是37.2kgm。CSL款是將這部BMW自豪的Coupe以換裝碳纖維配件的方式減輕了約110公斤後的版本。因此，成為一部最大馬力提升為360ps，而扭力也增加為37.7kgm的怪物跑車。

Specification

引擎形式	直列6汽缸	車寬	1780mm
排氣量	3246cc	車高	1365mm
最大馬力	360(360)ps/7900rpm	車重	1385kg
最大扭力	37.8kgm/4900rpm	重量／馬力比	3.85kg/ps
車長	4492mm	重量／扭力比	36.64kg/kgm

BMW

M3

年份：2003 Drivetrain FR

■ 取得方法

在"M"俱樂部中獲勝





它是在美國Le Mans耐久系列賽中奪下許多勝利之M3GTR的道路跑車款。和賽車款同樣於車頂、後擾流板、前後保險桿及側裙等處都採用碳纖維強化樹脂（CFRP）材料，讓車重減輕為約1350公斤。如此輕巧，裝備的卻是和賽車款相同的4L・90度V型8汽缸引擎。不過由於考慮到道路駕駛時的乘坐舒適性需求，故將最大馬力降至350ps。

Specification

引擎形式	V型8汽缸	車寬	1784mm
排氣量	3997cc	車高	1345mm
最大馬力	380(380)ps/7000rpm	車重	1350kg
最大扭力	39.8kgm/4500rpm	重量／馬力比	3.55kg/ps
車長	4617mm	重量／扭力比	33.92kg/kgm

BMW

M3

年份：2001 Drivetrain FR

■ 取得方法

在史華茲・華爾德聯盟A中獲勝





M3參加以美國Le Mans耐久系列賽為首的眾多房車比賽時，所使用的車款就是GTR。車身大量使用CFRP材料減輕重量，而配備的是4L・90度V型8汽缸引擎，最高可達450ps馬力。汽缸蓋及缸體也都為了減輕重量而運用鋁合金。此外，機油循環於乾式油底殼進行，六速手排齒輪箱則是搭配雙碟式離合器，後差速齒輪則採用了M款差速器。

Specification

引擎形式	V型8汽缸	車寬	-mm
排氣量	3997cc	車高	1372mm
最大馬力	450(450)ps/7500rpm	車重	1120kg
最大扭力	49kgm/5500rpm	重量／馬力比	2.49kg/ps
車長	4613mm	重量／扭力比	22.86kg/kgm

BMW

M5

Drivetrain FR

取得方法

德國－BMW－116650





<< Rear View

Specification

引擎形式	V型10汽缸	車寬	1846mm
排氣量	4999cc	車高	1490mm
最大馬力	507(508)ps/7750rpm	車重	1715kg
最大扭力	53.1kgm/6100rpm	重量／馬力比	3.38kg/ps
車長	4855mm	重量／扭力比	32.30kg/kgm

M5是BMW・M公司投注了全部賽車相關技術與熱情所打造出來，冠以「Motor sports」第一個字「M」的系列車種。它開創了高性能Saloon的全新領域。與F1一脈相傳的5L・V型10汽缸引擎，最大馬力507ps，最大扭力53.0kgm，只需4.7秒就可完成0到100公里加速。全鋁合金製懸吊系統及精悍的19吋輪圈讓它可以盡情發揮，展現出完全不同次元的實力。

BMW

V12 LMR

1999 Drivetrain MR

取得方法

德國－BMW－4500000





<< Rear View

Specification

引擎形式	V型12汽缸	車寬	2000mm
排氣量	5990cc	車高	1020mm
最大馬力	580(799)ps/6500rpm	車重	900kg
最大扭力	68.37kgm/-rpm	重量／馬力比	1.55kg/ps
車長	4650mm	重量／扭力比	13.16kg/kgm

BMW V12 LMR於1999年的Le Mans 24小時耐久大賽中，在Joachim Winkelhock、Pierluigi Martini、Yannick Dalmas三位車手通力合作下，擊敗了強敵Toyota TS020而獲得總冠軍。這部與在F1中相當知名的Williams車隊共同開發的車款，是一部Open試作車。設計上重視燃油效率更甚於速度。傳動系統採用中置5990ccDOHC48汽門V型12汽缸，鋁合金製汽缸蓋及缸體，最大可以發揮出580ps／6500rpm的出力。

BMW

Z4

Drivetrain FR



取得方法

德國－BMW－75610

裝配直列6汽缸DOHC引擎，透過EPS（電動輔助動力方向盤）的協助，可以選擇不同的駕馭感覺。配合專用的跑車懸吊系統，將可實現無比精悍的奔馳。只要按下Sport開關，啟動DDC（動態駕駛控制）之後，不管是引擎的回應，或是變速器的檔位切換、方向盤的回饋等，都會變得格外靈敏。駕駛時一定可以感受到更高等級的操控快感。

Specification

引擎形式	直列6汽缸	車寬	1781mm
排氣量	2979cc	車高	1299mm
最大馬力	231(231)ps/5900rpm	車重	1365kg
最大扭力	30.6kgm/3500rpm	重量／馬力比	5.91kg/ps
車長	4091mm	重量／扭力比	44.61kg/kgm

BMW

BMW McLaren F1 GTR Race Car

Drivetrain MR



取得方法

在GRAN TURISMO明星賽中獲勝

由McLaren所開發的究極道路跑車賽車版，1995年以GTR首次參賽。雖然在Le Mans大賽為首的房車賽事中都有相當傑出的表現。不過由於1997年FIA GT賽事、Le Mans的規定有所修正的關係而改變了車種。在改良BMW製6L．48汽門V型12汽缸引擎、調整空力套件、車身高度及減輕重量後，留下了乾燥重量915公斤，平均時速202.933公里的記錄。

Specification

引擎形式	V型12汽缸	車寬	1920mm
排氣量	5995cc	車高	1120mm
最大馬力	-(612)ps/-rpm	車重	950kg
最大扭力	72.55kgm/5000rpm	重量／馬力比	1.55kg/ps
車長	4924mm	重量／扭力比	-kg/kgm

BUICK

GNX

Drivetrain FR

■ 取得方法

美國－BUICK－31080



1987年，由GM旗下的Buick Grand National所產的高性能強化車款，一共只生產了574輛。影星Burt Reynolds、職棒選手Reggie Jackson、投資專家Charles Schwab等許多名人都擁有一輛，是美國國內收藏家夢寐以求的逸品。3800ccV型6汽缸內藏冷卻器渦輪引擎，最高可輸出275ps以上的馬力。渦輪引擎部分使用陶瓷材質，可以提升反應速度。最高時速約可達198公里。

Specification

引擎形式	V型6汽缸	車寬	1819mm
排氣量	3791cc	車高	1387mm
最大馬力	280(280)ps/4400rpm	車重	1600kg
最大扭力	49.77kgm/3000rpm	重量／馬力比	5.71kg/ps
車長	5095mm	重量／扭力比	32.15kg/kgm

BUICK

Special

Drivetrain FR

■ 取得方法

美國－BUICK－58000



BUICK Special是在1961年以裝備全鋁合金V8引擎的小型車姿態推出的，不過到了1963年就停產。和它的兄弟車種Oldsmobile F85以及Pontiac Tempest一樣都相當短命。V8全鋁合金215CI引擎可以發出155ps馬力，標準變速器是三速自排，不過也可以更換成四速自排。在美國常有人將它改裝機械增壓或是六速手排，是一部相當受歡迎的基礎改裝用車。

Specification

引擎形式	V型8汽缸	車寬	1803mm
排氣量	7456cc	車高	1245mm
最大馬力	56[illegible]86)ps/5000rpm	車重	1364kg
最大扭力	81kgm/4750rpm	重量／馬力比	2.42kg/ps
車長	4724mm	重量／扭力比	16.84kg/kgm

Cadillac

Cien

美國 - 2002 | Drivetrain | MR

■ 取得方法

在恩布里亞拉力賽（容易）中獲勝

Front View





<< Rear View

在GM旗下被定位為高級車廠牌的Cadillac，2002年為慶祝創立百週年，在底特律車展中推出了這部小型車「CIEN」。CIEN在西班牙文中是代表「100」的意思。車身及底盤都用碳纖維打造。裝備有可變汽門正時控制系統，排氣量7500cc的North Star XV12新概念引擎設置於座位後方，能夠發揮750ps馬力。並採用Prodrive公司專門設計的半自動序列式變速箱。

Specification

引擎形式	V型12汽缸	車寬	1975mm
排氣量	7500cc	車高	1170mm
最大馬力	760(760)ps/-rpm	車重	(1450)kg
最大扭力	62.2kgm/-rpm	重量／馬力比	1.91kg/ps
車長	4457mm	重量／扭力比	-kg/kgm

Callaway

C12

美國 - 2003 | Drivetrain | FR

■ 取得方法

美國－Callaway－175880

Front View





<< Rear View

它是以Corvette C5為基礎所製作的改裝車。車體是以Kevlar纖維和GRP（玻璃纖維強化塑膠）所製成，不但減輕了重量，同時也提高了強度。搭載Callaway獨創的5.7L．V8引擎，可以發揮440ps／6300rpm的出力。最高時速300公里，從0到100公里加速只需4.3秒。裝有恆溫空調及定速系統。雖然是部怪物級跑車，不過仍然可以自在且優雅地駕駛，這就是其特徵。

Specification

引擎形式	V型8汽缸	車寬	1998mm
排氣量	5666cc	車高	1197mm
最大馬力	439(439)ps/6300rpm	車重	1480kg
最大扭力	53.1kgm/5200rpm	重量／馬力比	3.37kg/ps
車長	4852mm	重量／扭力比	27.87kg/kgm

Caterham

Seven

2002 **Drivetrain** FR



Specification

引擎形式	直列4汽缸	車寬	1575mm
排氣量	916cc	車高	990mm
最大馬力	140(160)ps/10450rpm	車重	369kg
最大扭力	12.4kgm/9250rpm	重量／馬力比	2.64kg/ps
車長	3100mm	重量／扭力比	29.76kg/kgm

取得方法

英國－Caterham－60000

Super Seven Fire Blade是以生產庭園機具聞名的Caterham所製造的特殊車款。特徵是車身超輕，以及引擎排氣量非常小。車身是參考Lotus而取名為「Seven」。使用Honda製摩托車用直列4汽缸900cc引擎。由於極力削減不必要的重量之故，所以只剩下369公斤，與一部重型機車差不多。在輕型跑車的歷史上經常會出現設計十分獨特的車種，這款也可算是其中之一。

Chevrolet

SSR

[illegible] **Drivetrain** FR



Specification

引擎形式	V型8汽缸	車寬	1943mm
排氣量	5328cc	車高	1600mm
最大馬力	294(294)ps/5200rpm	車重	2248kg
最大扭力	44.9kgm/4000rpm	重量／馬力比	7.65kg/ps
車長	4902mm	重量／扭力比	50.07kg/kgm

取得方法

美國－Chevrolet－44560

在古典氛圍中蘊藏著嶄新設計與強力心臟，這部Pick-up（輕便型貨卡）就是Chevrolet SSR。在2000年1月的底特律車展中，首度以概念車的形式出展。裝有5.3L．V8OHV引擎、394ps馬力、44.9kgm扭力，對Pick-up來說有點過強的出力。透過四速自排變速器，使後輪能夠順利承受力量。車頂為電動收放式硬頂敞篷，平時被垂直放在駕駛座後方的空間內，當需要時可以在30秒內完成開閉動作。

Chevrolet

Camaro

年份：1988 Drivetrain FR

取得方法

在Camaro大會師中獲勝





<< Rear View

1982年就登場的這部四人座雙門Coupe，其實已經是第3代的款式了。引擎被設置在美式Coupe特有的前端長車身內，有5L和5.7L兩種引擎款式可供選擇。裝有和Corvette相同的5.7L．V8OHV引擎的車款被稱作為IROC（International Race of Champions），相當受歡迎。在1988年追加了敞篷的款式，輪圈也由原本的15吋加大為16吋。

Specification

引擎形式	V型8汽缸	車寬	1849mm
排氣量	5700cc	車高	1278mm
最大馬力	233(233)ps/4400rpm	車重	1468kg
最大扭力	45.6kgm/3200rpm	重量／馬力比	6.30kg/ps
車長	4877mm	重量／扭力比	32.19kg/kgm

Chevrolet

Camaro

年份：2001 Drivetrain FR

取得方法

在怪獸星中獲勝





<< Rear View

自1967年發表以來，一直都是美國跑車象徵的Camaro，於2002年停產了。這款車種就是為了希望有一天能再度在賽場上看到其英姿而設計的夢幻跑車。以1998年復活的Camaro SS為基礎，裝有5.7L．V8OHV的LS1引擎。為了參加比賽前提而設定的這部跑車，透過鋼管骨架與樹脂車身的組合，成功地比普通版減輕了約400公斤的重量。而出力則設定為超過600ps馬力。

Specification

引擎形式	V型8汽缸	車寬	1912mm
排氣量	-cc	車高	1240mm
最大馬力	-(601)ps/-rpm	車重	1160kg
最大扭力	-kgm/-rpm	重量／馬力比	1.93kg/ps
車長	4915mm	重量／扭力比	-kg/kgm

Chevrolet

Camaro

[illegible] Drivetrain FR

■ 取得方法

美國－Chevrolet－60000

>> Front View





<< Rear View

1964年Ford推出Mustang，開拓了Pony Car（小型跑車）的新市場。而Chevrolet為了打入這塊新天地，所以也投入Camaro的開發。所謂「SS」，其實就是「Super Sports」的縮寫。除此之外還有Z28（高性能款）及RS（拉力車款）等不同等級的車種。在1969年版中，除了側邊的線條和輪弧等部分有所改變之外，還推出了69年限定，69部可選購配備425ps馬力強力引擎的限量版本。

Specification

引擎形式	V型8汽缸	車寬	1880mm
排氣量	5737cc	車高	1295mm
最大馬力	233(233)ps/4400rpm	車重	1401kg
最大扭力	52.6kgm/3200rpm	重量／馬力比	4.61kg/ps
車長	4724mm	重量／扭力比	26.63kg/kgm

Chevrolet

Camaro

年份：2000 Drivetrain FR

■ 取得方法

美國－Chevrolet－22150

>> Front View





<< Rear View

自1967年第1代Camaro誕生以來，超過30年的時間都是美國跑車的代表之一。SS所裝備的雖是和Corvette相同的5.7L．V8OHV引擎，不過是為了Camaro而經過特別微調的版本。但即使出力稍被壓抑，仍然可以發揮330ps馬力及35.7kgm扭力的強大性能。標準變速器是四速自排，不過也可以選擇六速手排。配合出力強大的引擎，是一部可以讓駕駛人享受美式肌肉風格的車款。

Specification

引擎形式	V型8汽缸	車寬	1890mm
排氣量	5665cc	車高	1320mm
最大馬力	324(331)ps/5200rpm	車重	1560kg
最大扭力	35.7kgm/4000rpm	重量／馬力比	4.81kg/ps
車長	4910mm	重量／扭力比	43.70kg/kgm

Chevrolet

Camaro

[illegible] Drivetrain FR

※ 取得方法
美國－Chevrolet－65000





<< Rear View

Chevrolet為了擊敗自1966年起於TransAm大賽中稱霸的Ford Mustang，於是著手開發了這部Z28。為了符合比賽規定而裝載的5L・302專用引擎，在各部份都換成了改裝零件。此外，加強過的懸吊系統及較大的輪胎也使其更能發揮運動性能。獲得許多優勝獎盃的Z28，日後就承繼了Camaro最高等級的車款名稱。

Specification

[illegible]	V型8汽缸	[illegible]	1880mm
[illegible]	4949cc	[illegible]	1311mm
[illegible]	294(294)ps/5800rpm	[illegible]	1415kg
[illegible]	40.1kgm/4200rpm	重量／[illegible]	4.81kg/ps
[illegible]	4724mm	重量／扭力比	35.29kg/kgm

Chevrolet

Camaro

[illegible] Drivetrain FR

※ 取得方法
中古車 90年代後半





<< Rear View

1997年小幅改款的Camaro。由於引擎蓋和頭燈四周有所變更，所以前整流罩看起來變得更加精悍了。置放於車身前方的引擎，雖然是和Corvette相同的LS1・V型8汽缸OHV引擎，不過有配合Camaro的運動性能加以微調過，順利實現了最高出力289ps／5200rpm，最大扭力44.9kgm／2400rpm的性能。雖然變速器只有四速自排一種選擇，不過仍然可以作出FR車特有的豪邁甩尾動作。

Specification

[illegible]	V型8汽缸	[illegible]	1882mm
[illegible]	5727cc	[illegible]	1303mm
[illegible]	289(289)ps/5200rpm	[illegible]	1561kg
[illegible]	44.9kgm/2400rpm	[illegible]	5.40kg/ps
[illegible]	4907mm	重量／扭力比	34.77kg/kgm

Chevrolet

Corvette

年份：2000 Drivetrain FR

取得方法

美國－Chevrolet－1000000





Rear View

C5是Corvette隔了13年後才再度改款的第5代版本。和過去不同的地方在於，本來較粗獷的美式肌肉車風格，在C5身上不再明顯；取而代之的優越實力，讓C5蛻變成了一部真正的跑車。以加強性能的C5為基礎所改裝而成的比賽用車就是C5R。引擎排氣量提升至6980cc，最大出力也跟著提高到620ps馬力。在2001年的Le Mans中獲得了Class 1-2的名次，另於許多比賽中都有相當不錯的表現。

Specification

引擎形式	V型8汽缸	車寬	1941mm
排氣量	6997cc	車高	1163mm
最大馬力	629(619)ps/6400rpm	車重	1139kg
最大扭力	68.4kgm/5200rpm	重量／馬力比	1.81kg/ps
車長	4643mm	重量／扭力比	16.65kg/kgm

Chevrolet

Corvette

年份：1963 Drivetrain FR

取得方法

在Corvette節中獲勝





Rear View

1962年登場的次世代Corvette，是以比賽用Corvette「Stingray Racer」為基礎而設計的，因此車名就取為Stingray（魟魚）。既美麗又大膽的柔順曲線造型，馬上就抓住了當時愛車人的心。此外，其推出後也積極參與各項賽事。以Z06為基礎所改裝的賽車，在SCCA洛杉磯GP中出場並拿下了Class冠軍。之後於SCCA的A Production Class中也都一直有相當出色的表現。

Specification

引擎形式	V型8汽缸	車寬	-mm
排氣量	5817cc	車高	-mm
最大馬力	608(718)ps/-rpm	車重	1168kg
最大扭力	-kgm/-rpm	重量／馬力比	1.92kg/ps
車長	-mm	重量／扭力比	-kg/kgm

Chevrolet
Corvette

Drivetrain FR

取得方法
美國－Chevrolet－53570



<< Rear View

Specification

引擎形式	V型8汽缸	車寬	1890mm
排氣量	5665cc	車高	1212mm
最大馬力	385ps/6000rpm	車重	1409kg
最大扭力	49.5kgm/4800rpm	重量／馬力比	3.66kg/ps
車長	4566mm	重量／扭力比	28.46kg/kgm

隨著時代演變，市場對C5的要求也從原本的豪邁魄力轉為內蘊洗鍊，但Corvette的本質依舊是跑車。2001年，本來的C2 Stingray推出了代號為Z06的市售款。新型的LS6引擎可以發揮385ps馬力，轉速也提高至6500rpm。懸吊系統徹底翻新，同時Active Handling System也進化到了第2代，駕馭時更加流暢。另一方面，它也十分注意廢氣排放淨化等細節，確實跟上了時代的腳步，可說是Corvette開始與時代協調的轉型期車款。

Chevrolet
Corvette

[illegible] 1990 Drivetrain FR

取得方法
美國－Chevrolet－82000



<< Rear View

Specification

引擎形式	V型8汽缸	車寬	1859mm
排氣量	5735cc	車高	1186mm
最大馬力	380ps/5800rpm	車重	1600kg
最大扭力	51.3kgm/4800rpm	重量／馬力比	4.21kg/ps
車長	4534mm	重量／扭力比	31.19kg/kgm

Corvette ZR-1自1990年問世後，直到1995年都還被列為美國超級跑車的名單之一。其壓倒性的表現，讓它被冠上了「King of the Hill」的稱號。最大特徵的動力套件是由當時GM旗下的Lotus所開發的LT5，曾創下375ps／5800rpm的記錄。懸吊系統採用可變式避震器，而內裝方面則是當時最高級車款才會配備的動力跑車座椅及CD播放機。

Chevrolet

Chevrolet Corvette

年份：1963 **Drivetrain** FR

■ 取得方法

美國－Chevrolet－84890

>> Front View





Specification

引擎形式	V型8汽缸	車寬	1768mm
排氣量	5359cc	車高	1265mm
最大馬力	253(253)ps/4400rpm	車重	1370kg
最大扭力	48.4kgm/2800rpm	重量／馬力比	5.42kg/ps
車長	4448mm	重量／扭力比	28.31kg/kgm

經過了10年歲月的開發後，眾人期望的第2代Corvette終於在1963年誕生了。就如其名Stingray一樣，是一部在外觀上就非常具侵略性的跑車。底盤採用全新設計，強化了基本性能。引擎部分則是沿用前一代的5358ccV8引擎，此外也可選擇改裝化油器的300ps及340ps版本，或是改裝噴射系統的360ps版本。360ps版擁有從0到100公里加速只需5.9秒的實力。造型設計則是由日裔二世的Larry Shinoda所負責。

Chevrolet Corvette

年份：1996 **Drivetrain** FR

■ 取得方法

中古車 90年代後半





Specification

引擎形式	V型8汽缸	車寬	1796mm
排氣量	5665cc	車高	1176mm
最大馬力	335(336)ps/5800rpm	車重	1496kg
最大扭力	47kgm/4500rpm	重量／馬力比	4.47kg/ps
車長	4534mm	重量／扭力比	31.83kg/kgm

1963年，為了對抗當時席捲美國各項賽事的Shelby Cobra，有Corvette教父之稱的Zora Arkus-Duntov著手開發GRAND SPORT。於1996年復活的GRAND SPORT正中央採藍底白線塗裝，牽引其雄姿的心臟部分則是5.7L・V型8汽缸LT4引擎。這具手排專用引擎，與過去的LT1不同，開始採用鋁合金材質及調整凸輪軸，故已可發揮至330ps的馬力。這款只生產了1000輛的車可說是C4的完成型。

Chevrolet

Corvette

年份：1954 Drivetrain FR

取得方法

在美國錦標賽中獲勝





1953年1月，Corvette試作車首度公開便獲得了預期以上的正面回應，於是隨即投入量產。這也是GM首次量產雙座敞篷跑車。車身為FRP（玻璃纖維強化樹脂）打造，亦為全球首度將FRP用於量產車。至於引擎並非採用初代的V8引擎，而是使用改裝後的Sedan用3859cc直列6汽缸OHC引擎；最高可發揮150ps／4200rpm的出力，最大扭力則為25.0kgm／2400rpm。

Specification

引擎形式	直列6汽缸	車寬	1773mm
排氣量	3859cc	車高	1308mm
最大馬力	152(152)ps/4200rpm	車重	1309kg
最大扭力	30.8kgm/2400rpm	重量／馬力比	8.61kg/ps
車長	4249mm	重量／扭力比	42.50kg/kgm

Chevrolet

Corvette

年份：1969 Drivetrain FR

取得方法

美國－Chevrolet－71500





從推出後就一直是美國跑車代名詞的Corvette Stringray，於1968年登場的第3代（C3），確實繼承了1965年在紐約車展中，以「Styling Study Model」對一般大眾展示的「Mako Shark」概念。1年後，由於引擎更換，所以排氣量由5358cc增加到5735cc。款式則有Coupe、敞篷、Targa三種車型可供選擇。

Specification

引擎形式	V型8汽缸	車寬	1753mm
排氣量	5735cc	車高	1214mm
最大馬力	355(356)ps/5600rpm	車重	1490kg
最大扭力	52.54kgm/3600rpm	重量／馬力比	4.20kg/ps
車長	4636mm	重量／扭力比	28.36kg/kgm

Chevrolet

Chevrolet
Chevelle

Drivetrain FR

■ 取得方法

在美式肌肉車錦標賽中獲勝





<< Rear View

Specification

引擎形式	V型8汽缸	車寬	1930mm
排氣量	7440cc	車高	1336mm
最大馬力	456(456)ps/5600rpm	車重	1762kg
最大扭力	69.1kgm/3600rpm	重量/馬力比	3.86kg/ps
全長	5029mm	重量/扭力比	25.50kg/kgm

Chevrolet Chevelle於1964年首次登場，而被設定為其跑車款的SS於1970年推出時，即被稱為史上最強的中級市售跑車。其中屬於高級款的Chevelle SS454還提供了「LS5」和「LS6」兩種不同編號的引擎可供選擇；「LS6」是由排氣量7400ccV型8汽缸OHV引擎改裝而成的，最高可以發出450ps馬力，當時號稱擁有美國車史上最強的馬力。

Chevrolet
Silverado

Drivetrain FR

■ 取得方法

在輕便貨卡大獎賽中獲勝





<< Rear View

Specification

引擎形式	V型8汽缸	車寬	1994mm
排氣量	6588cc	車高	1808mm
最大馬力	487(495)ps/6000rpm	車重	2268kg
最大扭力	65.7kgm/4800rpm	重量/馬力比	4.66kg/ps
全長	5702mm	重量/扭力比	34.52kg/kgm

對於在全國各地都時常舉辦Pick-up（輕便型貨卡）競賽的美國人來說，貨卡不只是工作時的好夥伴，同時也是力量的象徵。Silverado SST很明顯就是一部以競賽為考量的概念車；除了車斗較短及駕駛座空間增大之外，在被樹脂包覆的引擎蓋下方，鎮守著一具可輕易發出480ps馬力的6.6L・V8鋁合金引擎。不過SST尚未正式量產前，就因新型貨卡Dodge RAM登場的緣故，使Pick-up的競爭又邁向了另一個層次。

Chrysler

PT Cruiser

2000 | Drivetrain FF



Specification

引擎形式	直列4汽缸	車寬	1704mm
排氣量	2429cc	車高	1600mm
最大馬力	152(152)ps/5200rpm	車重	1270kg
最大扭力	23.1kgm/4000rpm	重量／馬力比	8.36kg/ps
車長	4288mm	重量／扭力比	54.98kg/kgm

取得方法

美國－Chrysler－16390

「PT」是Personal Transportation（個人運輸）的縮寫。於1998年日內瓦車展中展出概念車，接著發展為Pronto Cruiser，最後在2000年推出這部正式版。日本則是在同年開始引進2001年款。2L直列4汽缸DOHC引擎，加上四速自排右駕五門掀背是提供日本市場的專用規格。最大馬力140ps／5700rpm，最大扭力19.2kgm／4150rpm。散熱孔獨特的曲線與高品味的造型是它受歡迎的理由。

Chrysler

Crossfire

2004 | Drivetrain FR



Specification

引擎形式	V型6汽缸	車寬	1750mm
排氣量	3200cc	車高	1288mm
最大馬力	218(218)ps/5700rpm	車重	1361kg
最大扭力	31.6kgm/3000-4600rpm	重量／馬力比	6.24kg/ps
車長	4059mm	重量／扭力比	43.07kg/kgm

取得方法

美國－Chrysler－35670

這是Mercedes-Benz和Chrysler合併後，攜手推出的第一款雙門掀背式Coupe。雖然造型和PT Cruiser一樣都是走摩登復古風，不過後方的車身曲線就給人一種立體帶勁的感覺。3.2L．V型6汽缸SOHC引擎在高轉速時也十分順暢，處於最大扭力時亦可發揮出242公里的最高時速。0到100公里加速只需6.5秒。有著從前輪225／40ZR18、後輪255／35ZR19的輪胎尺寸當中，難以想像的豪邁駕馭感及靈敏操控性。

Chrysler

Prowler

[illegible] 2002 | Drivetrain FR

取得方法

在Spider&Roadster中獲勝



自從1997年Plymouth Prowler推出之後，其堪稱標準展示車的侵略性造型就一直深深吸引著眾多狂熱的改裝跑車愛好者。而在Plymouth關廠後，Chrysler仍持續銷售此車款，由此可見其魅力。2002年款是它的最終版本，只限量生產300台。所有車輛都以專用的Deep Candy Red進行塗裝，是一輛會令人懷念起過去美國古老美好時代的跑車。

Specification

引擎形式	V型6汽缸	車寬	1943mm
排氣量	3518cc	車高	1293mm
最大馬力	253(254)ps/6400rpm	車重	1287kg
最大扭力	35.3kgm/3950rpm	重量／馬力比	5.09kg/ps
車長	4199mm	重量／扭力比	36.46kg/kgm

Citroen

2CV

[illegible] | Drivetrain FF

取得方法

在法國錦標賽 中獲勝
在2HP - 2CV中獲勝



有著裝飾藝術般簡約卻迷人的外表。雖然車長只有3.8公尺，不過卻仍然有著可以讓四名成人舒適乘坐的空間。也沒有添加任何不必要的配備。602cc水平氣冷式2汽缸引擎，在1948年推出初代版本時還只有2ps的出力，當然更別提什麼動力方向盤了。雖然有著「鐵皮蝸牛」、「醜小鴨」、「會飛的洗衣板」等諸多綽號，不過仍持續生產了超過半個世紀，是一款銷售到世界各地40餘國的名車。

Specification

引擎形式	水平對向2汽缸	車寬	1480mm
排氣量	425cc	車高	1600mm
最大馬力	12(15)ps/3500rpm	車重	495kg
最大扭力	3.1kgm/3500rpm	重量／馬力比	41.25kg/ps
車長	3780mm	重量／扭力比	159.68kg/kgm

Citroen

C3

[illegible] **Drivetrain** FF





<< Rear View

Specification

引擎形式	直列4汽缸	車寬	1667mm
排氣量	1587cc	車高	1519mm
最大馬力	110(110)ps/5800rpm	車重	1063kg
最大扭力	15.3kgm/4000rpm	重量／馬力比	9.66kg/ps
車長	3850mm	重量／扭力比	69.48kg/kgm

取得方法

法國－Citroen－18130

屬於Citroen的小型車款，車尾等各部分的造型設計也相當可愛。裝有Peugeot 206XS等車種搭載的1.6L引擎，並使用電子控制離合器。另配有只要調整排檔桿或是方向盤上變速撥桿就可以進行換檔的「Senso drive」。啟動引擎後，把位於自排模式空檔的排檔桿往後扳，或是撥動右撥桿就可從起步檔開始發動的設計。操控感十分穩重，直線前進時的安定性亦很理想。

Citroen

C5

[illegible] **Drivetrain** FF





<< Rear View

Specification

引擎形式	V型6汽缸	車寬	1770mm
排氣量	2946cc	車高	1480mm
最大馬力	210(210)ps/6000rpm	車重	1540kg
最大扭力	30kgm/3750rpm	重量／馬力比	7.33kg/ps
車長	4620mm	重量／扭力比	51.33kg/kgm

取得方法

法國－Citroen－42830

於2000年秋天的巴黎車展中首度展出，引進日本的時間則是2001年6月。C5是Citroen的旗艦級新世代中型Saloon，而此一款式更是其中最高級的版本。威風凜凜的外觀，採用獨創的第三代液壓懸吊系統「Hydractive III」創造出優異的乘坐感。即使和長久以來一直位於Citroen王座的XM相比也毫不遜色。此外，3L．V型6汽缸DOHC的引擎也提供了非常充裕的出力。

Citroen

Xantia

年份：2000 | **Drivetrain** FF





<< Rear View

Specification

引擎形式	V型6汽缸	車寬	1755mm
排氣量	2946cc	車高	1400mm
最大馬力	197(197)ps/5500rpm	車重	1496kg
最大扭力	27.2kgm/4000rpm	重量／馬力比	7.59kg/ps
車長	4524mm	重量／扭力比	55.00kg/kgm

取得方法

法國－Citroen－30370

在Xantia系列車款中，3.0i V6 Exclusive位處其中的最高等級。引擎部分使用與Citroen旗艦車種XM相同的V型6汽缸DOHC24汽門引擎，只需2000轉就能發揮約90%的扭力，相當強勁。此外懸吊系統採用的是，會視路面不同而自動將減衰力調整至最佳狀況的第三代液壓懸吊系統「Hydractive Ⅱ」。再搭配上3種模式的電子控制四速自排，能讓人體驗到獨特的駕馭性能與奔馳快感。

Citroen

Xsara

年份：[illegible] | **Drivetrain** FF





<< Rear View

Specification

引擎形式	直列4汽缸	車寬	1710mm
排氣量	1587cc	車高	1405mm
最大馬力	108(108)ps/5800rpm	車重	1180kg
最大扭力	15kgm/4000rpm	重量／馬力比	10.93kg/ps
車長	4190mm	重量／扭力比	78.67kg/kgm

取得方法

法國－Citroen－21850

Xsara在1998年推出，並於2001年進行多處小幅改款。由於必須在歐洲的C segment市場面對Golf、Astra、Peugeot等眾多強敵的挑戰，所以即便屬於小型車，仍然保有Citroen獨特的高貴氣質。雙門掀背車款的VTR所裝備的是1.6L直列4汽缸DOHC引擎，並配有五速手排。在2004年的WRC中榮獲車隊冠軍頭銜。不過從它高雅的外表來看，完全不會讓人覺得這是一部Rally Car。

Citroen

Xsara

Drivetrain: FF

取得方法

法國－Citroen－750000





<< Rear View

由F2 Kitcar部門所開發的這輛Xsara，於1999年WRC中出賽。F2 Kitcar不管是在車體輕量化、引擎或是空力性能等各方面都允許作最大限度的改造；Xsara充分活用這項優勢，以2L・NA引擎擊敗了強敵Mitsubishi等的WR Car，在第五站西班牙Catalunya及第六站法國Tour de corse中都獲得優勝。雖然一度傳出因同公司旗下的Peugeot也要參賽而停止開發的消息，不過由於其表現相當耀眼，所以也開始進行以WR Car身分參賽的準備了。

Specification

引擎形式	直列4汽缸	車寬	1855mm
排氣量	1998cc	車高	1305mm
最大馬力	299(299)ps/8500rpm	車重	960kg
最大扭力	25.5kgm/7000rpm	重量／馬力比	3.21kg/ps
車長	4167mm	重量／扭力比	37.65kg/kgm

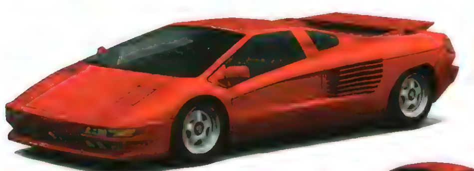
Cizeta

V16T

Drivetrain: MR

取得方法

在超級跑車節中優勝





<< Rear View

Cizeta V16T可說是一輛夢幻超級跑車。它是出於Lamborghini Diablo之設計者——Marcello Gandini之手。於1986年發表，不過僅僅生產了數輛而已。採用橫置式V型16汽缸DOHC引擎，最大馬力520ps／7000rpm，最大扭力550kgm／4500rpm，最高時速可達328公里。附帶一提，Cizeta這個公司名稱是來自於創立者的英文名字Claudio Zampolli縮寫「CZ」的義大利文發音。

Specification

引擎形式	V型16汽缸	車寬	2060mm
排氣量	6000cc	車高	1115mm
最大馬力	568(589)ps/8000rpm	車重	1640kg
最大扭力	75kgm/6000rpm	重量／馬力比	2.89kg/ps
車長	4442mm	重量／扭力比	21.87kg/kgm

Daihatsu

Copen

年份：2002 Drivetrain FF

※ 取得方法

日本－Daihatsu－14980

<< Front View





<< Rear View

Specification

引擎形式	直列4汽缸	車寬	1475mm
排氣量	659cc	車高	1245mm
最大馬力	64(63)ps/6000rpm	車重	830kg
最大扭力	11.2kgm/3200rpm	重量／馬力比	12.97kg/ps
車長	3395mm	重量／扭力比	74.11kg/kgm

Daihatsu於2002年首度正式推出的敞篷跑車就是這部Copen。它的名稱是來自於「Compact Open car」的概念。採用只需輕觸按鍵就可開閉的活動式車頂，而接受過專用改裝的渦輪引擎與懸吊系統讓它在行駛時充滿爆發力。可說是一部證明即使不依靠大批專業技術人員、專用工廠及機械，憑著一絲不苟的手工也能打造出高品質好車的例子。

Daihatsu

Copen

年份：2002 Drivetrain FF

※ 取得方法

日本－Daihatsu－14980

<< Front View





<< Rear View

Specification

引擎形式	直列4汽缸	車寬	1475mm
排氣量	659cc	車高	1245mm
最大馬力	64(63)ps/6000rpm	車重	800kg
最大扭力	11.2kgm/3200rpm	重量／馬力比	12.50kg/ps
車長	3395mm	重量／扭力比	71.43kg/kgm

日本輕型車改變安全規定以來，這是自Suzuki Cappuccino消失之後，好久不見的一輛雙座輕型敞篷跑車。裝有薄樹脂製可拆卸之硬頂敞篷，運動套件及後擾流板亦為標準配備。搭載4汽缸渦輪引擎與Tipshift手自排兩用系統，可選擇四速自排或五速手排。前置動力傳動系統與懸吊等機械部分都比照同廠的MAX車系，不過渦輪增壓器則是新開發的零件。

Daihatsu
STORIA

年份：1998 Drivetrain FF

■ 取得方法

中古車 90年代後半



STORIA的特徵就在於略帶圓形的輪廓、後方上揚的窗緣，以及附有短凹槽的掀背門。裝有60ps馬力的1L直列3汽缸引擎，行駛時相當靈巧，而且也很節省燃料。車身大小適中，且由於前後輪軸距較長的緣故，所以乘坐起來也十分舒適，可說是完成度相當高的一部車。相對於基本款的CL，CX算是較高階的車款。從1998年9月開始亦以OEM的形式提供給TOYOTA，以Duet的名稱銷售。

Specification

引擎形式	直列3汽缸	車寬	1600mm
排氣量	989cc	車高	1450mm
最大馬力	60(58)ps/6000rpm	車重	840kg
最大扭力	9.6kgm/3600rpm	重量 馬力比	14.00kg/ps
車長	3660mm	重量 扭力比	87.50kg/kgm

Daihatsu
STORIA

年份：1998 Drivetrain 4WD

■ 取得方法

中古車 90年代後半



此為Daihatsu自豪的小型車霸主——STORIA的4WD版。外觀和內裝都與FF版的STORIA相同。雖然僅搭載1L引擎，不過仍採用4WD，同時變速器也提供五速手排與四速自排選擇。除此之外還有在同級車中相當少見，配備真皮座椅及木紋儀表板的豪華款「CX-Limited」。2000年5月小幅改款之後，引擎也換裝為新開發的1300cc直列4汽缸DVV（可變汽門正時系統）引擎，最大可達110ps馬力。

Specification

引擎形式	直列3汽缸	車寬	1600mm
排氣量	989cc	車高	1450mm
最大馬力	60(58)ps/6000rpm	車重	890kg
最大扭力	9.6kgm/3600rpm	重量 馬力比	14.83kg/ps
車長	3660mm	重量 扭力比	92.71kg/kgm

Daihatsu

Daihatsu STORIA

Drivetrain 4WD



※ 取得方法

在Copen 爭奪賽中獲勝

這是Daihatsu為了投入賽車界所開發的車款。捨棄一切無意義的裝備，車重減至840公斤。驅動方式為4WD。和其他STORIA車系的989cc相比，為了符合比賽規定，所以排氣量壓縮到713cc。話雖如此，仍搭載了最高出力可達120ps馬力的直列4汽缸渦輪引擎，使其行駛時充滿力道。底盤方面，配合專屬的強化懸吊系統，也擁有足以讓引擎得以充分發揮的性能。

Specification

引擎形式	直列4汽缸	車寬	1600mm
排氣量	713cc	車高	1450mm
最大馬力	120(120)ps/7200rpm	車重	840kg
最大扭力	13kgm/4800rpm	重量／馬力比	7.00kg/ps
車長	3660mm	重量／扭力比	64.62kg/kgm

Daihatsu Midget

Drivetrain MR



※ 取得方法

在Midget II 爭奪賽中獲勝

Daihatsu Midget是三輪汽車黃金時代的最終版本。二次大戰後，逐漸往大型、高級化發展，逐漸脫離本來目的的三輪汽車；而Midget就是一部回歸傳統，將其縮小，變回原本簡潔，採用龍頭操控及腳踏發動的車款。1963年問世的最終版本改成了圓形方向盤。排氣量305cc，最大馬力12ps。因為售價便宜，同時又只需輕型汽車駕照就能上路，所以在戰後的日本便成了取代拖車和板車的交通工具。

Specification

引擎形式	單汽缸	車寬	1295mm
排氣量	305cc	車高	1455mm
最大馬力	12(12)ps/4500rpm	車重	415kg
最大扭力	2.4kgm/2500rpm	重量／馬力比	34.58kg/ps
車長	2970mm	重量／扭力比	172.92kg/kgm

Daihatsu

Midget II

1998 | Drivetrain FR

■ 取得方法

中古車 90年代後半



散發濃濃鄉愁懷舊風情的Midget II，承繼了60年代頗受歡迎的前世代車名。1996年上市，1998年追加D-type款。D-type的車身比普通款短了75mm。而引擎則是使用微調過後的，MIRA等車種裝載的直列3汽缸引擎。供油系統方面，採用固定喉管式化油器。至於變速器則有四速手排及三速自排2種可供選擇。

Specification

引擎形式	直列3汽缸	車寬	1295mm
排氣量	659cc	車高	1650mm
最大馬力	31(34)ps/4900rpm	車重	570kg
最大扭力	5.1kgm/3200rpm	重量／馬力比	18.39kg/ps
車長	2790mm	重量／扭力比	111.76kg/kgm

Daihatsu

MIRA

Drivetrain FF

■ 取得方法

中古車 90年代後半



MIRA可說是Daihatsu代表性的車種，其名稱是來自於義大利文的「欽羨」。雖然日本於1998年修改了輕型車的安全規定，不過這款第4代的MIRA是在修改前上市的。屬於跑車系列的TR-XX Avanzato R裝有直列4汽缸內藏冷卻器渦輪引擎，且LSD及後輪碟煞等懸吊系統都是專用品。駕馭品質因而更具安定性，在當時的輕型車當中可說是擁有頂級完成度的車款。

Specification

引擎形式	直列4汽缸	車寬	1395mm
排氣量	659cc	車高	1430mm
最大馬力	64(64)ps/7500rpm	車重	700kg
最大扭力	10.2kgm/4000rpm	重量／馬力比	10.94kg/ps
車長	3295mm	重量／扭力比	68.63kg/kgm

Daihatsu

MOVE

Drivetrain FF



取得方法

中古車 90年代前半

第1代MOVE是1995年推出的，這是當時首部有前車身的嶄新設計Tall Wagon。因此，瞬間就成了Daihatsu的熱賣車款。雖然推出時間比競爭對手SUZUKI的Wagon R（1993年上市）來得晚，不過5門（後門為側開式）等設計，在完成度方面絲毫不顯遜色。裝備的直列3汽缸DOHC引擎雖然只有55ps馬力，不過由於車身重量也只有740公斤（手排款）而已，所以在動力方面沒有問題。另外，只有CX的驅動方式採用FF。

Specification

引擎形式	直列3汽缸	車寬	1395mm
排氣量	659cc	車高	1695mm
最大馬力	55(55)ps/7500rpm	車重	740kg
最大扭力	6.2kgm/4000rpm	重量／馬力比	13.45kg/ps
車長	3295mm	重量／扭力比	119.35kg/kgm

Daihatsu

MOVE

Drivetrain FF



取得方法

中古車 90年代後半

4門加上橫開式後門的MOVE，有著從保險桿延伸到A柱的獨特前車身設計。它是為對抗以相同市場為目標，但卻早一步推出的SUZUKI Wagon R所開發的輕型車。其中最廣受支持的莫屬，打破一切規制極力壓低車身高度，並裝滿空力套件的低風阻個性專用車款。至於最高級跑車款則搭載直列4汽缸DOHC渦輪引擎，並有FF和4WD兩種驅動方式可供選擇。

Specification

引擎形式	直列4汽缸	車寬	1395mm
排氣量	659cc	車高	1695mm
最大馬力	64(64)ps/6800rpm	車重	760kg
最大扭力	10.2kgm/4000rpm	重量／馬力比	11.88kg/ps
車長	3295mm	重量／扭力比	74.51kg/kgm

Daihatsu

MOVE

年份：1997 Drivetrain 4WD

■ 取得方法

中古車 90年代後半



Specification

引擎形式	直列3汽缸	車寬	1395mm
排氣量	659cc	車高	1720mm
最大馬力	64ps/6800rpm	車重	810kg
最大扭力	10.7kgm/4000rpm	重量／馬力比	12.66kg/ps
車長	3295mm	重量／扭力比	75.70kg/kgm

自1995年推出之後，MOVE就一直是Daihatsu的主力車種。而這部SR-XX 4WD正是眾人期待已久的4WD渦輪引擎款。雖然1998年為了安全起見而修正了輕型車的規定，不過它是在規定修正前就推出的款式。搭載MIRA上便頗受好評的直列3汽缸DOHC渦輪引擎，最高可以發出64ps馬力。變速器有四速自排及五速手排兩種。採用黏性耦合式全時4WD驅動方式，行駛時十分安定。

Daihatsu

MOVE

年份：2002 Drivetrain 4WD

■ 取得方法

日本－Daihatsu－15720



Specification

引擎形式	直列3汽缸	車寬	1475mm
排氣量	659cc	車高	1610mm
最大馬力	64ps/6400rpm	車重	920kg
最大扭力	10.5kgm/3200rpm	重量／馬力比	14.38kg/ps
車長	3395mm	重量／扭力比	87.62kg/kgm

2002年上市的第3代MOVE，為因應各種不同需求而產生MOVE及MOVE Custom兩種個性相異的車款。MOVE Custom RS Limited是以「行動世代的活動廂型車」為設計理念，外型充滿魄力及動感。兼顧出力及實用性的雙凸輪軸3汽缸內藏冷卻器渦輪引擎，與全時4WD、四速自排的組合，駕駛時將可以感受頂級車款的靈巧操控性及舒適乘坐感。

DMC

DeLorean

Drivetrain RR





Specification

引擎形式	V型6汽缸	車寬	1857mm
排氣量	2849cc	車高	1140mm
最大馬力	200(200)ps/5750rpm	車重	1288kg
最大扭力	26.7kgm/4000rpm	重量／馬力比	6.44kg/ps
車長	4267mm	重量／扭力比	48.24kg/kgm

取得方法

通過任務競賽 1～10關

前GM副社長——John Z. DeLorean創立DMC後，於1981年推出了這部DeLorean。裝載Renault製的PRV-6引擎與變速器。內裝則可選擇黑色或灰色。配備真皮座椅、電動窗、電動後視鏡、空調系統及可調式方向盤。雖然第1年就順利賣出了6500輛，不過卻在1983年倒閉。其後開始投入維修保養事業的新生DMC將引擎出力提高到200ps馬力後，重新推出這部DeLorean S2。

Dodge

SRT4

Drivetrain FF





Specification

引擎形式	直列4汽缸	車寬	1712mm
排氣量	2429cc	車高	1435mm
最大馬力	215(233)ps/5400rpm	車重	1350kg
最大扭力	33.8kgm/4200rpm	重量／馬力比	6.28kg/ps
車長	4463mm	重量／扭力比	39.94kg/kgm

取得方法

美國－Dodge－20640

這是為了對抗急速佔有北美市場的日製小型車而推出，以Neon為基礎所開發的車款。相對於為壓低成本並以大眾為取向的Neon，SRT4則是以最強小型跑車為導向所設計。裝有直列4汽缸內藏冷卻器渦輪引擎，最高出力230ps；在這種等級中算是相當驚人了。為了讓力量能有效率地傳達到路面，使用ATB與TOKICO製的上拉桿所組成的懸吊系統，並採取雙排氣口。另外細部也進行了徹底改裝。

Dodge

Charger

Drivetrain FR

■ 取得方法

美國－Dodge－75500



Specification

引擎形式	V型8汽缸	車寬	1946mm
排氣量	7210cc	車高	1351mm
最大馬力	380(380)ps/4600rpm	車重	1650kg
最大扭力	66.4kgm/3200rpm	重量／馬力比	4.34kg/ps
車長	5283mm	重量／扭力比	24.85kg/kgm

Dodge Charger是為了對抗60年代集所有矚目於一身的Pony Car代表Ford Mustang。1966年由Chrysler推出，1968年改款後，以賽車迷為銷售目標，至今仍是一部相當受歡迎的美式肌肉車。R／T為頂級的跑車款，440R／T則添加非常靈敏的煞車、附防傾桿的懸吊系統，以及扭桿彈簧等。此外，它的心臟則是有名的375ps／4400rpm的440立方英吋Magnum V8引擎。

Dodge

Charger

Drivetrain FR

■ 取得方法

在紐約200哩中獲勝



Specification

引擎形式	V型8汽缸	車寬	2009mm
排氣量	6981cc	車高	1339mm
最大馬力	431(431)ps/5000rpm	車重	1841kg
最大扭力	66.36kgm/4000rpm	重量／馬力比	4.27kg/ps
車長	5232mm	重量／扭力比	27.74kg/kgm

Super Bee起初是以Dodge的招牌車種Coronet為基礎，以高速且年輕族群也能購買的價格為理念進行開發的。1968年以Coronet Super Bee的名稱推出。由於將重點放在速度上的緣故，所以內裝沒有空調，而且也不計成本徹底進行改裝。高性能引擎426 Hemi屬於選購配備。1971年，原本的Coronet車款面臨停產，所以Super Bee就升級為新設計的Charger。此外Street款的Hemi也在這一年結束生產。

Dodge

Dodge VIPER

[illegible] : 1999　Drivetrain FR

■ 取得方法

美國－Dodge－78000



<< Rear View

1992年，造型強硬的頂級敞篷跑車VIPER伴隨著駭人的性能問世。但因為1996年Coupe形式的GTS出現，所以它就變得不再只是普通的肌肉車，而成了一部極致的超級跑車。心臟是擁有相當於12部輕型車排氣量的7933ccV型10汽缸大型引擎。最高馬力450ps，最大扭力6.4kgm。透過六速手排變速器，輕輕鬆鬆就可以使其巨大的後輪全力轉動。

Specification

引擎形式	V型10汽缸	車寬	1923mm
排氣量	7997cc	車高	1219mm
最大馬力	456(456)ps/5200rpm	車重	1569kg
最大扭力	67.7kgm/3700rpm	重量／馬力比	3.44kg/ps
車長	4488mm	重量／扭力比	23.18kg/kgm

Dodge VIPER

[illegible] : 2000　Drivetrain FR

■ 取得方法

美國－Dodge－1000000



<< Rear View

1996年改款後就被定位為跑車的VIPER。Chrysler為了讓全世界都能了解它的強大性能，將其投入Le Mans大賽。1996年與前F1賽車手Karl Wendlinger所屬的法國車隊Oreca搭檔參加，成功地讓DaimlerChrysler成為首次在FIA所屬車隊中奪冠的美國廠商。1997及98年，又擊退了有名的Porsche和Corvette，漂亮地奪得兩項GT部門的冠軍。

Specification

引擎形式	V型10汽缸	車寬	1933mm
排氣量	7986cc	車高	1142mm
最大馬力	-(597)ps/-rpm	車重	1150kg
最大扭力	-kgm/-rpm	重量／馬力比	1.93kg/ps
車長	4548mm	重量／扭力比	-kg/kgm

Dodge

VIPER

年份：2000 Drivetrain FR

■ 取得方法

在Crossfire大獎盃中獲勝





<< Rear View

Specification

引擎形式	V型10汽缸	車寬	1935mm
排氣量	7990cc	車高	1193mm
最大馬力	505(505)ps/6000rpm	車重	1475kg
最大扭力	69kgm/3600rpm	重量／馬力比	2.92kg/ps
車長	4902mm	重量／扭力比	21.38kg/kgm

以Le Mans中2度獲得GT兩部門冠軍所累積的資料為起點，Dodge宣布要讓GTS-R予以更進化。這部GTSR Concept是以1996年的GTS-R為基礎，將V型10汽缸引擎調整為520ps馬力，變速器也密齒輪比化；以更重視實戰的角度來施行實用領域的調校。此外，它也成為後來以賽車之姿於2003年登場之「Competition Coupe」的基礎車款。

Dodge

VIPER

年份：2003 Drivetrain FR

■ 取得方法

美國－Dodge－84880





<< Rear View

Specification

引擎形式	V型10汽缸	車寬	1911mm
排氣量	8275cc	車高	1210mm
最大馬力	507(507)ps/5600rpm	車重	1533kg
最大扭力	72.63kgm/4200rpm	重量／馬力比	3.02kg/ps
車長	4459mm	重量／扭力比	21.11kg/kgm

自VIPER於1992年登場以來，那讓眾人百看不厭的冷硬姿態，終於在2003年款的第3代VIPER SRT10有了全面改款的動作。由與Toyota SUPRA同一位設計師所決定的外型雖然是以2000年的概念車為基準，不過引擎加大為8.3L，排氣量是所有市售車中最大的。而重量／馬力比也達到了足以和Lamborghini相提並論的3.07，是輛進一步朝著超級跑車加速進化中的車款。

Dodge

RAM 1500

Drivetrain 4WD



取得方法
美國－Dodge－37930

RAM是Dodge相當受歡迎的Pick-up。2003年全面改款的1500車系中，過去象徵高性能的引擎稱號「Hemi」重新復活了。這顆新的心臟「Hemi Magnum」是5.7L的V型8汽缸引擎，最大出力345ps馬力，比舊款RAM所裝的8L．V型10汽缸，310ps馬力的Magnum引擎還強。有2WD及4WD兩種驅動系統可供選擇，Quad Cab使用的是4WD。此外，車頭激發強大力量的十字形記號，是模仿有名的18輪拖車Kenworth而設計的。

Specification

引擎形式	V型8汽缸	車寬	2029mm
排氣量	5700cc	車高	1961mm
最大馬力	350(346)ps/6400rpm	車重	2390kg
最大扭力	51.8kgm/4200rpm	重量／馬力比	6.83kg/ps
車長	5784mm	重量／扭力比	46.14kg/kgm

Dome

DOME ZERO

Drivetrain MR



取得方法
國際A級執照考試 全金盃合格

日本有名改裝工坊之一的童夢，1978年於日內瓦車展中首次推出試作型跑車「童夢零」。鋼製底盤與FRP材質車身，使其重量減輕為920公斤。裝載的2.8L引擎為Nissan製直列6汽缸L28型引擎，可發出145ps馬力。前後都採雙叉骨式懸吊系統。雖然因沒有取得車輛執照而無法正式推出銷售，不過這款車已經在全世界打響了童夢的名號。

Specification

引擎形式	直列6汽缸	車寬	1770mm
排氣量	2800cc	車高	980mm
最大馬力	145(165)ps/-rpm	車重	920kg
最大扭力	-kgm/-rpm	重量／馬力比	6.34kg/ps
車長	3980mm	重量／扭力比	-kg/kgm

EAGLE

Talon

[illegible]　Drivetrain FF





<< Rear View

Specification

[illegible]	直列4汽缸	[illegible]	1775mm
排氣量	1975cc	車高	1265mm
最大馬力	140(141)ps/6000rpm	車重	1252kg
最大扭力	18.5kgm/4800rpm	重量／馬力比	8.94kg/ps
車長	4440mm	重量／扭力比	67.68kg/kgm

■ 取得方法

美國－EAGLE－15740

這是Mitsubishi ECLIPSE的OEM車款。此外，Plymouth也以Laser的名稱推出這輛車。1995年隨著ECLIPSE的全面改款，車體線條由原先的楔形轉變為空阻較小、略帶圓形的車身。懸吊系統方面，前輪採用雙叉骨式，而後輪則是多連桿式。Esi款採用的是140ps馬力直列4汽缸DOHC引擎。雖然EAGLE這個品牌在1998年遭到裁撤，不過其中只有Talon是一直生產到最後一年的車款。

Fiat

500

[illegible]　Drivetrain RR





<< Rear View

Specification

[illegible]	直列2汽缸	[illegible]	1320mm
排氣量	499.5cc	車高	1335mm
[illegible]	18(18)ps/4400rpm	[illegible]	520kg
[illegible]	3.6kgm/3500rpm	[illegible]	28.89kg/ps
車長	2970mm	重量／扭力比	144.44kg/kgm

■ 取得方法

舊車專門店

Fiat投入小型車生產的起因，是由於二次大戰戰敗後，義大利國內對低價且能大量製造的小型車需求提高之故。由於在動畫『魯邦三世 卡里奧斯特羅之城』中登場，所以Fiat 500至今仍相當受歡迎。其設計是參考1957年推出的NUOVA SPORT。當時這種沒有稜角的圓弧設計可說是為了減少鐵消耗量的合理結果。1960年採用前開式車門的D型誕生，5年後，為了符合新的安全標準，推出的F型強化了後輪懸吊系統，車門也改成後開式。

Fiat
500

Drivetrain RR

■ 取得方法

舊車專門店



<< Rear View

Specification

引擎形式	直列2汽缸	車寬	1320mm
排氣量	499.5cc	車高	1325mm
最大馬力	18(18)ps/4400rpm	車重	530kg
最大扭力	3.1kgm/2200rpm	重量／馬力比	29.44kg/ps
車長	2970mm	重量／扭力比	170.97kg/kgm

戰後經濟開始復甦的義大利，人們逐漸向合理化風潮中誕生的Fiat 500尋求奢華感。這輛在1968年誕生，取名Lusso（名聲、高貴之意）的車款，雖然基本性能和F型相同，不過卻採用了真皮製可向後傾斜座椅等豪華內裝，儀表板上也設置了油量表。因此而使重量增加了約10公斤。另外還追加了前後保險桿、造型護桿，窗框也經過電鍍處理，可說是一款映照出時代的車。

Fiat
500

Drivetrain RR

■ 取得方法

舊車專門店



<< Rear View

Specification

引擎形式	直列2汽缸	車寬	1380mm
排氣量	594cc	車高	1335mm
最大馬力	18(19)ps/4000rpm	車重	595kg
最大扭力	4kgm/2500rpm	重量／馬力比	33.06kg/ps
車長	3070mm	重量／扭力比	148.75kg/kgm

1972年，對於已呈老態的500，Fiat發表了新款國民車126。不過一般大眾仍然相當懷念陪伴他們度過戰後歲月的500，所以Fiat以Revised（改裝版）的方式繼續生產500。同年登場的R型，基本性能和F型完全相同，不過由於被定位為廉價版126之故，所以設計相當樸素。引擎採用126用的594cc氣冷式2汽缸引擎，最高時速可以超過100公里。除此之外，許多零件也都可以和126共用。

Fiat

Coupe

年份：2000 Drivetrain FF

※ 取得方法

義大利－Fiat－48110



這輛由義大利名匠Pininfarina所設計，車身寬敞而偏低的FF個性專用Coupe。引擎是最高可輸出250ps馬力的2L直列5汽缸DOHC，20汽門內藏冷卻器渦輪引擎。變速器為六速手排。前輪懸吊系統採支柱式，而後輪則是拖曳臂式。差動齒輪使用黏性耦合器的LSD，煞車則是Brembo公司製的煞車鉗夾。可說是一部跑車色彩相當濃厚的Coupe。

Specification

引擎形式	直列5汽缸	車寬	1768mm
排氣量	1998cc	車高	1340mm
最大馬力	223(216)ps/5750rpm	車重	1310kg
最大扭力	31.6kgm/2500rpm	重量／馬力比	5.87kg/ps
車長	4250mm	重量／扭力比	41.46kg/kgm

Fiat

Barchetta

年份：2000 Drivetrain FF

※ 取得方法

義大利－Fiat－24060



Barchetta在義大利文中是小船的意思。這部小型雙座全敞篷車款，是輛重量只有1090公斤的輕型車。1.7L直列4汽缸DOHC引擎於車頭橫置，最多可發出130ps馬力及16.7kgm的扭力。有著最高時速200公里，從0到100公里加速只需8.9秒的運動性能。另外，Giovane Due在義大利文中的涵義是「年輕的一對」。

Specification

引擎形式	直列4汽缸	車寬	1640mm
排氣量	1746cc	車高	1265mm
最大馬力	130(130)ps/6300rpm	車重	1090kg
最大扭力	16.7kgm/4300rpm	重量／馬力比	8.38kg/ps
車長	3920mm	重量／扭力比	65.27kg/kgm

Fiat

Panda

[illegible] 1990 Drivetrain FF

取得方法

中古車 90年代前半





自1980年春季推出以來，它已經持續生產超過了20年。累積總生產量甚至遠遠超過了由Giacosa所設計的第1代Cinquecento，達到了400萬輛之譜，可稱得上是義大利的國民車。設計及定稿都不是出自Fiat，而是交由Giorgetto Giugiaro所率領的義大利設計公司所負責。採用999cc4汽缸SOHC前置引擎。跑車外裝的Super i.e.，變速器為五速手排。

Specification

引擎形式	直列4汽缸	車寬	1510mm
排氣量	999cc	車高	1415mm
最大馬力	45(45)ps/5250rpm	車重	730kg
最大扭力	7.5kgm/3250rpm	重量／馬力比	16.22kg/ps
車長	3405mm	重量／扭力比	97.33kg/kgm

Fiat

Punto

Drivetrain FF

取得方法

義大利－Fiat－30030





它是為了慶祝Fiat創立100週年紀念所發表的新流行款式FF小型車。之後經過以毒蝎徽章聞名的義大利改裝廠Abarth調整為日本專用款式的HGT Abarth。內部裝有130ps馬力的可變進氣與可變汽門正時控制系統1.8L直列4汽缸DOHC引擎，搭配五速手排變速器。全車種都配有雙安全氣囊與前座側安全氣囊、附EBD（電子制動力分配）的ABS煞車系統，以及附拉力限制裝置的自動緊縮安全帶等標準配備。

Specification

引擎形式	直列4汽缸	車寬	1660mm
排氣量	1746cc	車高	1480mm
最大馬力	131(131)ps/6300rpm	車重	1100kg
最大扭力	16.7kgm/4300rpm	重量／馬力比	8.40kg/ps
車長	3820mm	重量／扭力比	65.87kg/kgm

Ford

2000 Ford Falcon XR8

2000　**Drivetrain** FR





Specification

引擎形式	V型8汽缸	車寬	1860mm
排氣量	5000cc	車高	1360mm
最大馬力	608(608)ps/-rpm	車重	1350kg
最大扭力	63.6kgm/-rpm	重量／馬力比	2.22kg/ps
車長	4970mm	重量／扭力比	21.23kg/kgm

■ 取得方法

澳洲－FORD－450000

在澳洲，可以稱得上是國民車的車款有二，那就是Holden Commodore與澳洲Ford Falcon。當地最盛的GT賽事——V8超級房車大賽，最廣為人知的特徵就是參加比賽的也只有Commodore和Falcon兩款。2000年賽季中，澳洲Ford投入的XR8，雖然裝載超過600ps馬力的引擎尚未能完全發揮，不過也漂亮地拿下了一勝。而同年的Bathurst 1000公里耐久賽則是由前WGP霸者Wayne Gardner奪得錦標。

Ford

GT40

Drivetrain MR





Specification

引擎形式	-	車寬	1778mm
排氣量	-cc	車高	1016mm
最大馬力	500(500)ps/6500rpm	車重	998kg
最大扭力	60kgm/5000rpm	重量／馬力比	2.00kg/ps
車長	4293mm	重量／扭力比	16.63kg/kgm

■ 取得方法

在拉古納・塞卡200哩中獲勝

GT40是以英國的Lola GT為基礎，為奪得Le Mans冠軍頭銜之目的而開發的車款。其名稱是來自於它那離地只有40英吋高（1016mm）的車身。運用當時最尖端的空力技術，並由管型骨架及FRP材質所結合而成的車體，大幅減輕了重量。心臟部份則是可以發出385ps馬力的4.7L・V型8汽缸OHV引擎。1966年又進一步擴大至7L・V8引擎，最高出力也增加為可觀的500ps馬力。

Ford

RS200

年份：1984 | Drivetrain 4WD

取得方法

在大峽谷拉力賽（容易）中獲勝

<< Front View





<< Rear View

Specification

引擎形式	直列4汽缸	車寬	1764mm
排氣量	1804cc	車高	1322mm
最大馬力	250(250)ps/6500-7000rpm	車重	1180kg
最大扭力	29.7kgm/4500-5000rpm	重量／馬力比	4.72kg/ps
車長	4000mm	重量／扭力比	39.73kg/kgm

歐洲各大車廠無不爭先恐後參加由聲勢如日中天的FIA Group B所舉辦的WRC。Ford在這方面雖然起步稍晚，不過還是決定要以中置引擎及4WD的組合創造出一部理想的車輛參賽。；此即為冠上傳統「RS」名稱的RS200。搭載純賽車用直列4汽缸DOHC16汽門附渦輪增壓器引擎，即使是道路跑車版也能發揮250ps馬力。此外，四輪是透過中央差速器來驅動。

Ford

RS200

Drivetrain 4WD

取得方法

在喀普里拉力賽（困難）中獲勝





Specification

引擎形式	直列4汽缸	車寬	-mm
排氣量	2100cc	車高	-mm
最大馬力	426(427)ps/-rpm	車重	(980)kg
最大扭力	-kgm/-rpm	重量／馬力比	2.30kg/ps
車長	-mm	重量／扭力比	-kg/kgm

為了在WRC中稱霸，Ford努力追求小型低車身理想形式的Rally Car，而結果就是這輛RS200。由於參加FIA Group B的資格，車種必須至少生產200輛才能取得，故Ford真的就為此剛好製造了200輛。不過，1986年由於在法國站Tour de Corse發生了嚴重死亡事故，所以WRC中的Group B賽事也就此停辦。使得這部RS200成了一部還來不及留下任何記錄，就畫上休止符的悲劇車種。

Ford

SVT

年份：2003 Drivetrain 4WD

■ 取得方法

美國－Ford－35050





<< Rear View

1993年Ford創立SVT（Special Vehicle Team）後，所開發出的第3代SVT Lightning，是一部配備機械增壓器，具代表性的高性能跑車級Pick-up。全鋁合金製5.4L、V型8汽缸DOHC4汽門引擎，量身打造的特殊規格，使其可以發揮出最高500ps馬力的表現。此外還加裝強化連桿，每個汽缸並備有兩具噴油器。

Specification

引擎形式	V型8汽缸	車寬	2009mm
排氣量	5410cc	車高	1801mm
最大馬力	385(385)ps/4750rpm	車重	2132kg
最大扭力	62.2kgm/3250rpm	重量／馬力比	5.54kg/ps
車長	5283mm	重量／扭力比	34.28kg/kgm

Ford

Escort

年份：[illegible] Drivetrain 4WD

■ 取得方法

在歷遊大溪地（普通）中獲勝





<< Rear View

雖然只有市售車等級的小型車身，不過卻搭載了強力引擎，是一部直到1998年為止都還盤據在WRC前幾名的車款。將市售款的車寬增加到1700mm，並配有經英國名廠Cosworth所改裝的2L直列4汽缸渦輪增壓引擎，最大可達300ps馬力，最大扭力則為50kgm。懸吊系統是以FR式為基礎的4WD，前後都採用MACPHERSON支柱式懸吊，可說是相當特別的機械系統。

Specification

引擎形式	直列4汽缸	車寬	1770mm
排氣量	1993cc	車高	1354mm
最大馬力	304(304)ps/5500rpm	車重	1230kg
最大扭力	50kgm/4000rpm	重量／馬力比	4.05kg/ps
車長	4211mm	重量／扭力比	24.60kg/kgm

Ford

Ka

[illegible] 2001 | Drivetrain FF





Specification

引擎形式	直列4汽缸	車寬	1631mm
排氣量	1297cc	車高	1368mm
最大馬力	60(62)ps/5000rpm	車重	965kg
最大扭力	10.7kgm/2500rpm	車重/馬力比	16.08kg/ps
車長	3620mm	車重/扭力比	90.19kg/kgm

取得方法

美國－Ford－12920

Ka是第一款實際展現Ford自90年代後半以來，一直提倡的新設計風格「New Age」；是一輛相當特殊的個性專用小型車。1.1L直列4汽缸OHV引擎，視等級而分為50及60ps馬力兩種。由於機械本身相當傳統，所以並不是很具爆發力，不過經過長年歲月洗鍊的操控感卻是其最大魅力所在。於歐洲市場的銷售成績非常亮眼，因此在2001年還追加了Spider款。

Ford

Taurus

[illegible] | Drivetrain FF





Specification

引擎形式	V型8汽缸	車寬	1854mm
排氣量	3391cc	車高	1417mm
最大馬力	238(238)ps/6100rpm	車重	1509kg
最大扭力	31.8kgm/4800rpm	車重/馬力比	6.34kg/ps
車長	5039mm	車重/扭力比	47.45kg/kgm

取得方法

中古車 90年代後半

1996年登場的第2代Taurus，SHO屬於其中的頂級車款。裝有3.4L，V型8汽缸引擎，最大馬力235ps。為了能有效率地駕馭其充裕的動能，前輪採用通風碟式煞車，而後輪則是碟煞。ABS亦為標準配備。前後懸吊均為支柱式。此外，在美國推出的Taurus，其頭燈為獨立四燈式。而日本款則為形狀相異的二燈式，可以看出明顯的不同。

Ford

FOCUS

RS : 2002　*Drivetrain* FF

取得方法
美國－Ford－41410





<< Rear View

Ford的「RS」稱號只會冠在競賽或是Rally專用車上，可說是Ford最重視車款的證明。和標準性能的「ST」相較，「RS」的實力可說是高得嚇人。以渦輪引擎壓榨出215ps馬力，並使用Xtruck製的縱置變速器；與Peugeot 206 RC並稱WRC的兩輛次世代Rally Car。當初其搭載的Zytek E引擎本來是由Cosworth和Mountunee共同改裝的，不過日後就變成由Cosworth獨力進行了。

Specification

引擎形式	直列4汽缸	車寬	1762mm
排氣量	1998cc	車高	1440mm
最大馬力	215(220)ps/5500rpm	車重	(1050)kg
最大扭力	31.5kgm/3500rpm	車重・馬力比	4.77kg/ps
車長	4183mm	車重・扭力比	kg/kgm

Ford

FOCUS

[illegible] 2003　*Drivetrain* FF

取得方法
美國－Ford－32750





<< Rear View

這是1999年登場的Ford FOCUS，於2000年首度輸入日本時的款式。FOCUS是德國Ford所推出，在歐洲與Volkswagen Golf等車屬於同一個segment。ST170是以3門掀背式車體為基礎來設計，裝載的引擎為2L直列4汽缸DOHC引擎。由於換用大型進出汽門與連續可變汽門正時系統、可變長度進氣歧管等，因此達成了最高173ps馬力的出力。

Specification

引擎形式	直列4汽缸	車寬	1710mm
排氣量	1988cc	車高	1480mm
最大馬力	173(173)ps/7000rpm	車重	1240kg
最大扭力	19.9kgm/5500rpm	車重・馬力比	7.17kg/ps
車長	4170mm	車重・扭力比	62.31kg/kgm

Ford

FOCUS

年份：1999 Drivetrain 4WD

取得方法

美國－Ford－750000

>> Front View





<< Rear View

為了取代至1998年為止仍相當活躍的Escort Rally Car，99年起，Ford在WRC中推出了以新世代FF2廂型掀背車FOCUS為基礎所開發的FOCUS Rally Car。內部橫置Ford當時最新的Zytek E引擎。前後及中央均為主動式差速器的全時4WD系統，使其即使在路面狀況變化劇烈時仍能夠順利發揮300ps的動力。此外Martini色的塗裝，讓人聯想起過去的王者Lancia。

Specification

引擎形式	直列4汽缸	車寬	1770mm
排氣量	1998cc	車高	1420mm
最大馬力	304(304)ps/6500rpm	車重	1230kg
最大扭力	55.7kgm/4000rpm	重量／馬力比	4.05kg/ps
車長	4152mm	重量／扭力比	22.08kg/kgm

Ford

GT

年份：2002 Drivetrain MR

取得方法

在筑波濕地賽（困難）中獲勝

>> Front View





<< Rear View

Ford在2002年以概念車的形式發表了這部GT。最後的試作車測試從0到60英里加速只需3.8秒，最高時速可達190英里以上，是一輛名符其實的超級跑車。動力部分採用的是5.4L．V型8汽缸機械增壓引擎。此外，造型模仿60年代賽事中相當活躍的名車之設計，與大量使用金屬打造的內裝風格相當搭配。本車款實際在市場上流通則是2005年的事了。

Specification

引擎形式	V型8汽缸	車寬	1950mm
排氣量	5400cc	車高	1106mm
最大馬力	507(507)ps/5250rpm	車重	(1451)kg
最大扭力	69.13kgm/3250rpm	重量／馬力比	2.86kg/ps
車長	4613mm	重量／扭力比	-kg/kgm

Ford
GT

年份：2005 Drivetrain MR

■ 取得方法

在珍奇跑車賽中獲勝

美國－Ford－149880





<< Rear View

Specification

引擎形式	V型8汽缸	車寬	1953mm
排氣量	5409cc	車高	1125mm
最大馬力	558(558)ps/6500rpm	車重	(1451)kg
最大扭力	69.13kgm/3750rpm	重量／馬力比	2.60kg/ps
車長	4643mm	重量／扭力比	-kg/kgm

1960年代中葉登場的GT40，是為了參加世界最嚴苛的Le Mans 24小時耐久大賽所誕生的。它也的確沒有辜負期望，在1966～69達成Le Mans四連霸的記錄，成為一部傳說中的跑車。而Ford慶祝100週年的企劃就是推出重現GT40英姿的車款，預定在2005年秋季量產上市。據說量產型不會搭載與初期相同的500ps馬力5.4L・V8引擎，而是400ps馬力的4.6L・V8引擎（和MUSTANG SVT Cobra同型）。

Ford
GT

年份：2002 Drivetrain MR

■ 取得方法

在鷹飛淩世界跑車大獎賽中獲勝





<< Rear View

Specification

引擎形式	V型8汽缸	車寬	-mm
排氣量	5400cc	車高	-mm
最大馬力	-(615)ps/-rpm	車重	(1140)kg
最大扭力	-kgm/-rpm	重量／馬力比	1.85kg/ps
車長	-mm	重量／扭力比	-kg/kgm

在2002年的底特律車展中，最引人矚目的展示車並非歷史悠久的車款，而是這輛最新的Ford GT。為紀念Ford創立100週年而製作的此一車款，在底盤刻有代表繼承復活希望之證的連續編號。5.4L・V型8汽缸DOHC機械增壓引擎，可以發揮500ps馬力的出力。過去曾在Le Mans中非常活躍的這輛夢幻跑車，在提升出力及輕量化之後，將於遊戲中繼續展現其風采。

Ford

Ford

GT

Drivetrain MR





■ 取得方法

在GRAN TURISMO世界冠軍盃中獲勝

Specification

引擎形式	V型8汽缸	車寬	-mm
排氣量	5400cc	車高	-mm
最大馬力	-(615)ps/-rpm	車重	(1130)kg
最大扭力	-kgm/-rpm	重量／馬力比	1.84kg/ps
車長	-mm	重量／扭力比	-kg/kgm

2004年，Ford GT 2005款終於摘下神秘面紗。一直令人在意的動力系統仍然是依照先前所發表的，採用5.4L・DOHC機械增壓引擎。經由技術人員努力打造的這具鋁合金引擎內藏冷卻器，可以發出550ps的馬力。四輪獨立懸吊系統亦為鋁合金材質，搭配Brembo製4活塞卡鉗。車身部分則同樣為了輕量化而使用碳纖維。總之以這款Spec II為基礎，可說是目前離Ford重霸Le Mans夢想距離最近的一輛跑車。

Ford

MUSTANG

年份：2000 Drivetrain FR





■ 取得方法

中古車 90年代後半

Specification

引擎形式	V型8汽缸	車寬	1857mm
排氣量	5409cc	車高	1326mm
最大馬力	390(372)ps/6250rpm	車重	1628kg
最大扭力	53.2kgm/4250rpm	重量／馬力比	4.17kg/ps
車長	4661mm	重量／扭力比	30.60kg/kgm

1999年，為了慶祝MUSTANG推出35週年，對各項機械性能進行小幅改款後，全新的MUSTANG就此重生了。由Ford特別車輛開發小組（SVT）著手，限量300部的高性能款SVT Cobra R也隨後於2000年登場。與普通款的4.6L引擎相比，高性能款裝載的是5.4L，可發出385ps馬力的引擎。變速器為六速手排。懸吊系統則由Eibach與Bilstein公司負責，加上Brembo製的煞車系統，足以全力支援其疾駛的能量。

Ford

Mustang

Drivetrain FR

‧取得方法

美國－Ford－25950





對美國人來說，Mustang就是跑車的代名詞之一。屬於高級款的GT又分為Coupe及敞篷兩種車體。V型8汽缸DOHC引擎可以發揮264ps馬力。透過電子控制四速自排變速器，以41.8kgm的扭力帶領約1.5公噸的車重前進。內裝則有6片式CD播放機及8揚聲器Mach音響系統，與皮製跑車座椅等，具有美式個性專用車特有的許多充實配備。

Specification

引擎形式	V型8汽缸	車寬	1831mm
排氣量	4600cc	車高	1384mm
最大馬力	300(300)ps/5750rpm	車重	1568kg
最大扭力	44.2kgm/4500rpm	重量／馬力比	5.23kg/ps
車長	4765mm	重量／扭力比	35.48kg/kgm

Ford

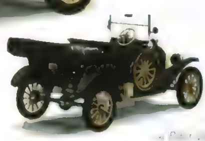
Model T

Drivetrain FR

‧取得方法

超級執照考試 全金盃合格





從1908年推出到1927年為止的這段時間內，Model T創下了銷售量超過1500萬輛的空前記錄。其特徵就是運用大量生產系統以降低成本，同時在機械方面也使駕駛一事變得更為簡單。被暱稱為T型Ford的它，不只是一項風靡美國與世界各地的交通工具，其影響甚至大到在說明汽車歷史時，若不提及T型就無法繼續討論的地步。而必須透過鼓式制動器才能變速的獨特構造，與今日的汽車已經很類似。

Specification

引擎形式	直列4汽缸	車寬	-mm
排氣量	2878cc	車高	-mm
最大馬力	20(20)ps/-rpm	車重	635kg
最大扭力	-kgm/-rpm	重量／馬力比	31.75kg/ps
車長	-mm	重量／扭力比	-kg/kgm

FPV
F6

Drivetrain FR

■ 取得方法
澳洲－Holden－46740

» Front View



Specification

引擎形式	直列6汽缸	車寬	1864mm
排氣量	3984cc	車高	1444mm
最大馬力	367(367)ps/5250rpm	車重	1776kg
最大扭力	56.1kgm/2000-4250rpm	重量／馬力比	4.84kg/ps
車長	4954mm	重量／扭力比	31.66kg/kgm

FPV是利用澳洲Ford之車款為基準，透過先進的汽車工學與比賽經驗回饋下所設計出來的。以Falcon XR6為基礎的F6 Typoon搭載經完全改裝的4L直列6汽缸內藏冷卻器渦輪引擎，可產生超過V型8汽缸全盛時期澳洲車的367ps馬力出力。變速器是由XR6的五速手排密齒輪比化後的六速手排。煞車部分則採用大口徑碟盤加上Brembo製4活塞卡鉗；全車並不會特別偏重出力，而是各方面都有十分均衡的表現。

FPV
GT

2004 Drivetrain FR

■ 取得方法
澳洲－Holden－48640



Specification

引擎形式	V型8汽缸	車寬	1864mm
排氣量	5408cc	車高	1444mm
最大馬力	394(394)ps/5500rpm	車重	1825kg
最大扭力	53.1kgm/4500rpm	重量／馬力比	4.63kg/ps
車長	4954mm	重量／扭力比	34.37kg/kgm

FRV GT的基礎車款是有名的澳洲Ford Falcon。它可說是自澳洲特有的V8超級房車大賽與Bathurst 1000公里耐久賽中所累積的經驗和技術結晶。FPV最強的V8引擎「Boss290」雖然沒有加裝渦輪，但也擁有394ps馬力的出力。再搭配經完全改裝的不銹鋼製排氣消音系統，使其擁有強勁且不會感到扭力不足的順暢出力特性。選購配備中的邊條更可說是它身為名車Falcon GT繼承者的證明。

Gillet

Vertigo

年份：2004 Drivetrain FR

■ 取得方法

比利時－Gillet－1000000





<< Rear View

Specification

引擎形式	V型6汽缸	車寬	1990mm
排氣量	3788cc	車高	1045mm
最大馬力	910(901)ps/8950rpm	車重	780kg
最大扭力	78kgm/6300rpm	重量／馬力比	0.86kg/ps
車長	3980mm	重量／扭力比	10.00kg/kgm

Gillet是由前賽車選手Tony Gillet所創辦的比利時超級跑車公司。為了達成夢想他先從進口貿易起步，1992年推出的第一部賽車Vertigo終於使他的心願成真。1994年，Vertigo創下了由0到100公里加速只需3.266秒的世界記錄，成為一輛舉世無雙的超級跑車。之後經過改用Alfa Romeo製3L．V6引擎等變遷，2002年搭載可發揮910ps馬力的3.8L．V6引擎。目前依舊是席捲歐洲各地賽事的名車之一。

Ginetta

G4

年份：[illegible] Drivetrain FR

■ 取得方法

在輕量級K盃中獲勝





<< Rear View

Specification

引擎形式	直列4汽缸	車寬	1422mm
排氣量	1496cc	車高	1067mm
最大馬力	91(91)ps/6000rpm	車重	454kg
最大扭力	13.2kgm/4500rpm	重量／馬力比	4.99kg/ps
車長	3353mm	重量／扭力比	34.39kg/kgm

Ginetta是在1957年，由英國的愛車族Walklett四兄弟所創立的家庭式製造廠。代表作G4首次展出的時間是1961年的倫敦車展。由Land Cube製空間骨架搭配FRP材質車身的這部小型跑車，在賽事中有非常傑出的表現。之後也將技術回饋到市售車市場，至1969年為止10年間共製造了500輛以上。而改變引擎等規格的G4，現在也仍然持續生產著。

HKS

GENKI HYPER SILVIA RS2

取得方法
改裝廠－HKS－200000

Drivetrain FR



Specification

引擎形式	直列4汽缸	車寬	-mm
排氣量	2164cc	車高	-mm
最大馬力	460(483)ps/-rpm	車重	1130kg
最大扭力	56kgm/-rpm	重量／馬力比	2.46kg/ps
車長	-mm	重量／扭力比	20.18kg/kgm

2004年，為了參加以甩尾爭逐優勝的D1 GRAND PRIX，HKS以S15 SILVIA為基礎改裝出一輛符合D1規格的車。一直到賽季第5戰為止都是由它參賽，之後才交棒給另一部ALTEZZA。引擎、變速器、懸吊系統等都是使用HKS的自製品。排氣量提升為2200cc後，在第1戰中發揮出450ps馬力，到了第5戰則提升到540ps馬力，可說是一部隨時在比賽中進化的車。而它也漂亮地拿下了第4戰的優勝。

Holden

Commodore

取得方法
澳洲－Holden－40430

Drivetrain FR



Specification

引擎形式	V型8汽缸	車寬	1842mm
排氣量	5667cc	車高	1440mm
最大馬力	333(333)ps/5600rpm	車重	1658kg
最大扭力	47.4kgm/4000rpm	重量／馬力比	4.98kg/ps
車長	4868mm	重量／扭力比	34.98kg/kgm

澳洲的Holden在1910年代開始投入汽車產業。本來是以製造馬具起家的公司，1931年併入GM旗下。由於車輛風格及特性都相當能投澳洲人所好，所以成長為澳洲第一大的汽車公司。一直都是澳洲人最愛車款之一的Commodore也因此出現了相當多不同的版本。其中SS是以跑車為取向的款式，裝有和Chevrolet Camaro相同的LS1型5.7L．V8引擎，也針對時常滿布沙礫的澳洲道路進行了特殊調整。

Holden

Monaro

年份：2004 Drivetrain FR

■ 取得方法

澳洲－Holden－47960





Specification

引擎形式	V型8汽缸	車寬	1841mm
排氣量	5667cc	車高	1397mm
最大馬力	333(333)ps/5600rpm	車重	1658kg
最大扭力	47.4kgm/4000rpm	重量／馬力比	4.98kg/ps
車長	4789mm	重量／扭力比	34.98kg/kgm

由於沒有正規代理商，所以Holden這個品牌在日本並不很有名，不過它確實是一間在全世界都有很高評價的歷史悠久公司。Monaro也是在60年代相當受歡迎的老式肌肉車。之後於GM旗下復活的Monaro，裝上了和Camaro同型的LS1．V8引擎，反而變成了Holden的招牌跑車之一。2004年，GM開始再次發售Pontiac GTO時，發現旗下沒有合適的FR車種，因此在全世界的矚目下，重新以Monaro為基礎進行開發。

Hommell

Berlinette R/S

年份：1999 Drivetrain MR

■ 取得方法

法國－Hommell－47360





Specification

引擎形式	直列4汽缸	車寬	1780mm
排氣量	1998cc	車高	1150mm
最大馬力	167(167)ps/6500rpm	車重	950kg
最大扭力	20kgm/5500rpm	重量／馬力比	5.69kg/ps
車長	4120mm	重量／扭力比	47.50kg/kgm

Hommell Berlinette是一部由曾任賽車選手、工程師、車訊雜誌發行人各種身分的Michel Hommell所設計的小型跑車。1997年推出的RS款裝有排氣量1998cc的Peugeot製直列4汽缸DOHC引擎，最大可產生167ps馬力。在六速手排的配合下，最高時速可達230公里。由於車身僅有950公斤重，加上引擎置於乘坐空間後方的中央，因此可以讓駕駛人感受到十分靈巧的操控性。

Honda

1300

1970 | Drivetrain FF



■ 取得方法

日本－Honda－12800

最慢投入4輪汽車市場的Honda，賭上公司命運開發了這款1300。被放在底盤上的車體，會讓人聯想到豪華跑車嶄新造型的這輛Honda 1300 Coupe，於乘坐感、操作性、耗油效率等各方面都有所強化。採用4化油器構造的DDAC引擎，最大馬力110ps／7300rpm，最大扭力11.5kgm／5000rpm。前輪採用MACPHERSON支柱式懸吊，而後輪則是採扭力樑式懸吊。

Specification

引擎形式	直列4汽缸	車寬	1495mm
排氣量	1298cc	車高	1320mm
最大馬力	110(110)ps/7300rpm	車重	900kg
最大扭力	11.5kgm/5000rpm	重量馬力比	8.18kg/ps
車長	4140mm	重量扭力比	78.26kg/kgm

Honda

ARTA NSX

2000 | Drivetrain MR



■ 取得方法

日本－Honda－1350000

自2000年全日本GT錦標賽（JGTC）第4戰開始正式參戰的這輛新款ARTA NSX，駕駛者為鈴木亞久里及土屋圭市。2000年款最值得一提的改良處就在齒輪箱的小型化。因為齒輪箱變小，所以排氣管的位置有了改變，引擎也可以跟著往後挪。結果就是讓引擎變得比之前更接近車輛的中心，進一步強化了過彎性能。因此使其首次參賽的第4戰就獲得了勝利。

Specification

引擎形式	V型6汽缸	車寬	1910mm
排氣量	3500cc	車高	1090mm
最大馬力	480(489)ps/-rpm	車重	1150kg
最大扭力	40kgm/-rpm	重量馬力比	2.40kg/ps
車長	4430mm	重量扭力比	28.75kg/kgm

■ **Honda**

CR-X

[illegible] **Drivetrain** FF

■ 取得方法

中古車 90年代前半





<< Rear View

1987年以正統派FF輕型跑車之姿登場的第2代CR-X，相當受到歡迎，甚至得到了「Cyber Sports」的暱稱。1989年小幅改款時，前保險桿的設計及後方向燈的外型等都有所改變，也追加了裝有DOHC VTEC引擎的頂級款。雖然其車長只有3755mm，堪稱輕巧，不過卻擁有160ps馬力。搭配上四輪雙叉骨式懸吊，可說是一輛頂級的輕型跑車。

Specification

引擎形式	直列4汽缸	車寬	1675mm
排氣量	1595cc	車高	1270mm
最大馬力	160(160)ps/7600rpm	車重	986kg
最大扭力	15.5kgm/7000rpm	重量馬力比	6.16kg/ps
車長	3800mm	重量扭力比	63.61kg/kgm

■ **Honda**

CR-X

[illegible] **Drivetrain** FF

■ 取得方法

中古車 90年代前半





<< Rear View

雖然外型猛一看可能會讓人覺得應該是中置引擎車款，不過del Sol其實是以CIVIC為基礎，鎖定女性客層為目標而開發的雙座Targa敞篷車。車頂部分採用電動式開閉，其過程如機械人般的動作，在推出時一度引起轟動。款式分為1.4L的SOHC及1.6L的SOHC、DOHC三種，不過每種都是採用VTEC引擎。是一輛兼顧了各方面的平衡，可以讓人享受馳騁之樂的車。

Specification

引擎形式	直列4汽缸	車寬	1695mm
排氣量	1595cc	車高	1255mm
最大馬力	170(169)ps/7800rpm	車重	1100kg
最大扭力	16kgm/7300rpm	重量馬力比	6.47kg/ps
車長	3995mm	重量扭力比	68.75kg/kgm

Honda

HSC

年份：2003 Drivetrain MR

■ 取得方法

在TYPE R大會師中獲勝





<< Rear View

HSC（Honda Sports Concept）是以「兼顧提升至極限的性能與任何人都能操控的自在性」為理念而開發出來的新次元中置引擎跑車。追求高效率、高出力的引擎採用排氣量3.5L、最高出力300ps馬力的小型輕量V6引擎。此外，為了方便駕駛人能在行駛中迅速換檔，所以也設置了觸控式按鈕，十分重視操作性。可說是繼承了Honda S500跑車基因的概念車。

Specification

引擎形式	V型6汽缸	車寬	1900mm
排氣量	-cc	車高	1140mm
最大馬力	-(330)ps/-rpm	車重	(1150)kg
最大扭力	-kgm/-rpm	重量／馬力比	3.48kg/ps
車長	4250mm	重量／扭力比	-kg/kgm

Honda

Mobil 1 NSX

年份：2001 Drivetrain MR

■ 取得方法

日本－Honda－1350000





<< Rear View

Mobil 1 NSX是由日本籍第一位F1正規賽車手中嶋悟所率領的中嶋企劃，於2001年日本GT錦標賽中所使用的車。駕駛則為繼2000年後再度參賽的Dominik Schwager及在Formula Nippon中相當活躍的松田次生這兩名新搭檔。不過，由於2001年開始對進氣口的形狀增加了新限制的緣故，所以對採NA引擎的NSX車種來說相當的不利。結果中嶋企劃的Mobil 1 NSX在該年只獲得了第8名。

Specification

引擎形式	V型6汽缸	車寬	1810mm
排氣量	3500cc	車高	1090mm
最大馬力	480(491)ps/-rpm	車重	1150kg
最大扭力	40kgm/-rpm	重量／馬力比	2.40kg/ps
車長	4430mm	重量／扭力比	28.75kg/kgm

Honda

N360

取得方法

舊車專門店

Drivetrain FF



Specification

引擎形式	直列2汽缸	車寬	1295mm
排氣量	354cc	車高	1345mm
最大馬力	31(31)ps/8500rpm	車重	475kg
最大扭力	3kgm/5500rpm	重量／馬力比	15.32kg/ps
車長	2995mm	重量／扭力比	158.33kg/kgm

N360的上市時間是1967年3月，它也是Honda第一部量產型乘坐用車。4行程氣冷式2汽缸OHC引擎可發出最高31ps馬力，以當時的輕型車來看這已經是相當少見的高出力了。因此也造成了各車廠間開始展開輕型車的馬力競賽。此外，其乘坐空間也是當時最寬敞的。本來推出時只有單一款式，不過後期追加了裝載36ps馬力雙化油器引擎的T、TS、TM、TG等款。而搭載600cc引擎的外銷用N600E也開始在日本國內販賣了。

Honda

NSX

取得方法

中古車 90年代前半

Drivetrain MR



Specification

引擎形式	V型6汽缸	車寬	1810mm
排氣量	2977cc	車高	1170mm
最大馬力	280(278)ps/7300rpm	車重	1350kg
最大扭力	30kgm/5400rpm	重量／馬力比	4.82kg/ps
車長	4430mm	重量／扭力比	45.00kg/kgm

NSX是Honda匯集技術精華所生產的市售跑車。1990年9月推出後，很快就受到國內外的廣泛關注。雖然定價高達日幣800萬，不過訂單仍然如雪片般飛來。它是量產型市售車款中首部採用全鋁合金一體成型車體的先例。且在其他部分也使用了鋁合金，因此重量能控制在1350公斤。3L．V型6汽缸DOHC VTEC引擎採中置式，搭配四輪雙叉骨式懸吊，得以發揮過人的運動性能。

Honda

NSX

年份：[illegible] Drivetrain MR

■ 取得方法

中古車 90年代前半





<< Rear View

集合了Honda在F1GP等比賽中培育的技術精華所打造出來，日本唯一的超級跑車。甚至對Peugeot及Ferrari等廠商也造成了相當大的影響。將附有可變汽門正時與揚程系統的90度V型6汽缸DOHC24汽門VTEC引擎以橫置放在車體中央，創造了最大馬力280ps，最高時速270公里的成果。變速器除了一般五速手排之外，亦可選擇四速自排。而骨架則是全鋁合金一體成型打造。

Specification

引擎形式	V型6汽缸	車寬	1810mm
排氣量	2977cc	車高	1170mm
最大馬力	280ps/7300rpm	車重	1350kg
最大扭力	30kgm/5400rpm	重量／馬力比	4.82kg/ps
車長	4430mm	重量／扭力比	45.00kg/kgm

Honda

NSX

年份：1995 Drivetrain MR

■ 取得方法

中古車 90年代前半





<< Rear View

1995年，NSX本著基礎理念，一口氣進化至更高的水準。除了導入手不需離開方向盤也能換檔的新型手自排與F-Matic系統，還加入了排除實體油門線，改採電子數位馬達的新線性驅動控制系統DBW（Drive By Wire）。而透過驅動力提供的限滑差速控制機構則是追加於手排車款的LSD部分。此外，為了提升巔峰轉速時的爆發力，車體剛性以及輕量化都有更進一步的發展。

Specification

引擎形式	V型6汽缸	車寬	1810mm
排氣量	2977cc	車高	1170mm
最大馬力	280ps/7300rpm	車重	1350kg
最大扭力	30kgm/5400rpm	重量／馬力比	4.82kg/ps
車長	4430mm	重量／扭力比	45.00kg/kgm

Honda

NSX

年份：1997 | Drivetrain MR

■ 取得方法

中古車 90年代後半



這是1997年2月，NSX改搭載3.2L引擎、換裝六速手排等改款時新追加的跑車版，也可說是把NSX跑車性格加以淬鍊後的特別版。與普通版相比，車身輕了約80公斤。此外，雖然排氣量提高到3.2L，不過由於目標市場放在日本國內的緣故，所以最大馬力被控制在280ps。話雖如此，排氣量提升及六速手排的效果依舊十分明顯，在許多比賽中都留下了勝過Type R的優秀記錄。

Specification

引擎形式	V型6汽缸	車寬	1810mm
排氣量	3179cc	車高	1170mm
最大馬力	280ps/7300rpm	車重	1350kg
最大扭力	31kgm/5300rpm	重量／馬力比	4.82kg/ps
車長	4430mm	重量／扭力比	43.55kg/kgm

Honda

NSX

年份：1999 | Drivetrain MR

■ 取得方法

中古車 90年代後半



這是1999年9月，NSX換裝上了符合廢氣排放規定的Honda LEV引擎，並採用新開發的小型、輕量化ABS後的版本。新系統對車體速度的判斷精確度相當高，即使是從高速下緊急減速，或是左右輪胎接觸的路面狀況不同時都能發揮很高的安定性，大幅提升了制動性能。此外，在3.2L的六速手排車款中，對於負責解析引擎負荷、轉速及車速等ECU（Electric Control Unit）程式也作了修改，使加速反應更加靈敏。

Specification

引擎形式	V型6汽缸	車寬	1810mm
排氣量	3179cc	車高	1170mm
最大馬力	280ps/7300rpm	車重	1350kg
最大扭力	31kgm/5300rpm	重量／馬力比	4.82kg/ps
車長	4430mm	重量／扭力比	43.55kg/kgm

Honda

NSX

Drivetrain MR

■ 取得方法

日本－Honda－92070





代表日本名揚世界的超級跑車NSX，在2001年底時進行了多處的小幅改款。主要改變部分是在於外裝方面；本來採收納式設計的頭燈，現在改成了固定式。而懸吊系統的各角度也重新進行調整，確實地向最佳化設定邁進。如此的調整結果使其得以發揮更高等級的運動性能，即使登場至今已超過了11年，依舊能成為足以登上世界舞台的超級跑車。

Specification

引擎形式	V型6汽缸	車寬	1810mm
排氣量	3179cc	車高	1170mm
最大馬力	280(281)ps/7300rpm	車重	1340kg
最大扭力	31kgm/5300rpm	重量／馬力比	4.79kg/ps
車長	4430mm	重量／扭力比	43.23kg/kgm

Honda

NSX

Drivetrain MR

■ 取得方法

中古車 90年代前半





這是日本首輛標準的中置引擎跑車，車身部分是採用量產型車款中首見的全鋁合金一體成型，而其他部分也因為使用鋁合金的緣故，所以重量降低到與2L車款相去無幾的地步。心臟部分搭配的是新開發的VTEC系統的3L．V型6汽缸DOHC引擎，可以發揮的最大出力為280ps／7300rpm，最大扭力則是30.0kgm／5400rpm。1992年進一步輕量化而使過彎性能更增強的就是這款Type R。

Specification

[illegible]	V型6汽缸	[illegible]	1810mm
排氣量	2977cc	車高	1160mm
最大馬力	280(288)ps/7300rpm	車重	1230kg
最大扭力	30kgm/5400rpm	重量／馬力比	4.39kg/ps
車長	4430mm	重量／扭力比	41.00kg/kgm

Honda

NSX

[illegible] : 2002 **Drivetrain** MR





Specification

[illegible]	V型6汽缸	[illegible]	1810mm
[illegible]	3179cc	車高	1160mm
[illegible]	280(295)ps/7300rpm	車重	1270kg
[illegible]	31kgm/5300rpm	重量／馬力比	4.54kg/ps
車長	4430mm	重量／扭力比	40.97kg/kgm

取得方法

日本－Honda－119570

自從1992年推出第1代車款後經過了大約10年，新世代NSX Type R終於誕生了。其最大特徵在於徹底追求空力性能的特殊車身。採用碳纖維製作的引擎蓋及後擾流板，讓車身可以產生強大的下壓力，實現高水準的運動性能。如此的車身設計與高性能VTEC引擎，以及可以發揮強大運動能力的懸吊系統組合，讓它在紐堡林賽道達成了八分鐘以內的佳績。

Honda

NSX

[illegible] 1997 **Drivetrain** MR





Specification

[illegible]	V型6汽缸	車寬	1810mm
[illegible]	3179cc	車高	1160mm
[illegible]	280(281)ps/7300rpm	車重	1320kg
[illegible]	31kgm/5300rpm	重量／[illegible]	4.71kg/ps
車長	4430mm	重量／扭力比	42.58kg/kgm

取得方法

中古車 90年代後半

1997年推出的Type S是因應車主們想追求更高程度的駕馭水準聲浪而開發出來的款式。重量減輕了約45公斤，更佳的懸吊系統設定，採用六速手排等均為其特徵。懸吊系統方面的改裝是以日常生活中的駕駛狀況為前提來進行調整的，因此提高了後輪懸吊的剛性，而將前輪懸吊相對地設定的較軟。溫和但不失靈巧的駕馭性，以及舒適的乘坐感為其魅力所在。

Honda

Honda

NSX

Drivetrain MR

取得方法

中古車 90年代後半





<< Rear View

新世代跑車NSX除了裝有3.2L引擎及六速手排變速器外，在其他機能與配備方面也都很充實。而Type S更是可讓人享受在崎嶇道路上行駛樂趣的車款。搭配上16吋的煞車碟盤、懸吊系統及動力方向盤等的調整，使其不管是在操控性、煞車性能及方向盤反應上都有進一步的強化。而F-Matic也巧妙組合DBW系統，讓降檔時亦能保持順暢。

Specification

引擎形式	V型6汽缸	車寬	1810mm
排氣量	3179cc	車高	1160mm
最大馬力	280(289)ps/7300rpm	車重	1320kg
最大扭力	31kgm/5300rpm	重量／馬力比	4.71kg/ps
車長	4430mm	重量／扭力比	42.58kg/kgm

Honda

NSX

Drivetrain MR

取得方法

日本－Honda－103570





<< Rear View

1997年的多處小幅改款，對NSX來說是一個很大的分歧點。重點包括VTEC引擎提升排氣量為3200cc、變速器改為六速，為強化操作性而改良懸吊系統等。同時Honda也趁著這個機會推出了更接近跑車的Type S。保留了空調等人性化設備，並改裝上專用的保險桿及防傾桿，創造出了一部讓人能夠帶著豪邁心情充分享受駕馭樂趣的NSX。

Specification

引擎形式	V型6汽缸	車寬	1810mm
排氣量	3179cc	車高	1160mm
最大馬力	280(281)ps/7300rpm	車重	1320kg
最大扭力	31kgm/5300rpm	重量／馬力比	4.71kg/ps
車長	4430mm	重量／扭力比	42.58kg/kgm

Honda

NSX

1997 Drivetrain MR

■ 取得方法

中古車 90年代後半





Type S Zero是以1997年推出的Type S為基礎，追求在賽道上奔馳所需而開發出來的車款。除了為進一步減輕重量而更換隔音材料外，包括空調及音響等，和競賽無關的所有配備與線束也都全部拆除。相較於NSX Coupe，減輕了約96公斤。懸吊系統方面則是採用比Type S更堅固的硬式懸吊。引擎為3.2L・V型6汽缸DOHC VTEC引擎，最高出力為280ps／7300rpm，最大扭力則可達31.0kgm／5300rpm。

Specification

引擎形式	V型6汽缸	車寬	1810mm
排氣量	3179cc	車高	1160mm
最大馬力	280(289)ps/7300rpm	車重	1270kg
最大扭力	31kgm/5300rpm	重量／馬力比	4.54kg/ps
車長	4430mm	重量／扭力比	40.97kg/kgm

Honda

NSX

1999 Drivetrain MR

■ 取得方法

中古車 90年代後半





NSX於1997年大幅改款時，Type S Zero所處的地位有點類似1992年改款時的Type R。最大的特徵就是徹底追求車體輕量化。除了把頗具重量的氣體放電式頭燈換回原本的鹵素頭燈外，空調或音響等人性化配備也一概捨棄（但1999年開始推出的後期款式仍可選購這些配備），藉此減輕了約96公斤的重量。由於銷售數量不多，所以在NSX系列車款的中古車市場中是最罕見的，價格也最高。

Specification

引擎形式	V型6汽缸	車寬	1810mm
排氣量	3179cc	車高	1160mm
最大馬力	280(289)ps/7300rpm	車重	1270kg
最大扭力	31kgm/5300rpm	重量／馬力比	4.54kg/ps
車長	4430mm	重量／扭力比	40.97kg/kgm

Honda

Honda NSX-R

Drivetrain MR

■ 取得方法

在NA跑車賽中獲勝





<< Rear View

為了進一步提升NSX跑車性能而於1992年12月推出的特別車款，也是Honda首部冠上代表跑車設計的「Type R」稱號車款。日後CIVIC、INTEGRA系列的特製跑車也都使用這個名稱。車身內外重量大幅減輕，且第2代在努力提升空力性能時也同步強化了前後輪懸吊系統。雖然引擎和普通版的NSX相同，不過由於輕量化的效益，所以表現還是高出許多。

Specification

引擎形式	V型6汽缸	車寬	1810mm
排氣量	3179cc	車高	1160mm
最大馬力	280(290)ps/7300rpm	車重	(1270)kg
最大扭力	31kgm/5300rpm	重量／馬力比	4.38kg/ps
車長	4430mm	重量／扭力比	-kg/kgm

Honda NSX-R

Drivetrain MR

■ 取得方法

在超高速150哩中獲勝





NSX-R是Honda引以為傲，擁有世界最高水準的中置引擎跑車。以其為基礎，將Le Mans參賽視作目標，更進一步強化NSX後的結果就是這部比賽用車。將原本的3.2L・V型6汽缸DOHC i-VTEC引擎在缸徑、衝程方面都加以擴張，提升至3.5L，使得它可以發出的最大出力達到500ps／10000rpm。Honda NSX-R Prototype LM Race Car可說是一部獻給所有NSX愛好者的夢幻跑車。

Specification

引擎形式	V型6汽缸	車寬	1916mm
排氣量	3500cc	車高	1090mm
最大馬力	-(519)ps/-rpm	車重	1120kg
最大扭力	-kgm/-rpm	重量／馬力比	2.16kg/ps
車長	4430mm	重量／扭力比	-kg/kgm

Honda

NSX-R

Drivetrain MR

■ 取得方法

在茂木8小時耐久賽中獲勝





第2代NSX推出時的設計理念是「進化與深化」，而冠上「R」則代表其為「真正的」跑車款式。在遊戲中出現的這部Prototype LM Road Car就是以NSX-R為基礎所設計出來的虛擬車種。由於是以比賽為前提的緣故，所以除了車體輕量化之外，引擎排氣量也由3.2L提高為3.5L。最高可產生500ps／10000rpm的出力。內裝包括了豪華真皮座椅與原木儀表板，營造出不會讓夢幻車款之名蒙羞的舒適空間。

Specification

引擎形式	V型6汽缸	車寬	1916mm
排氣量	3500cc	車高	1090mm
最大馬力	-(553)ps/-rpm	車重	1230kg
最大扭力	-kgm/-rpm	重量／馬力比	2.22kg/ps
車長	4430mm	重量／扭力比	-kg/kgm

Honda

S2000

Drivetrain FR

■ 取得方法

中古車 90年代後半





對於Honda來說，S2000是在S800之後，睽違29年才再度推出的FR車款。其前身是在東京車展中參考展出的實驗車款「SSM」，經過了約4年的開發，終於以S2000的形式推出。車身遵循「S」系列的傳統採取全敞篷。由於SSM原本5汽缸的設計改為4汽缸之故，所以車身變短，而引擎的位置也變為中央偏前了。引擎為2L直列4汽缸DOHC16汽門VTEC引擎，能發揮NA車種不可思議的250ps馬力。

Specification

引擎形式	直列4汽缸	車寬	1750mm
排氣量	1997cc	車高	1285mm
最大馬力	250(247)ps/8300rpm	車重	1240kg
最大扭力	22.2kgm/7500rpm	重量／馬力比	4.96kg/ps
車長	4135mm	重量／扭力比	55.86kg/kgm

Honda
S2000

年份：2001 Drivetrain FR

■ 取得方法
中古車 90年代後半



它是全敞篷跑車S2000小幅改款後的版本，不但保留了原本車篷開關時的速度與輕快操作感，後車窗也採用附計時器除霧熱線，可以確保視野清晰。而為了在車篷全開時同樣能保有高品質的音響效果，附有時鐘及收聽AM／FM廣播功能的大功率CD／MD播放機與4揚聲器亦被列為標準配備。以更高品質操控感為目標的懸吊系統十分安定，讓駕駛者可以享受順暢駕馭的樂趣。

Specification

引擎形式	直列4汽缸	車寬	1900mm
排氣量	-cc	車高	1235mm
最大馬力	-(320)ps/-rpm	車重	1050kg
最大扭力	-kgm/-rpm	重量／馬力比	3.28kg/ps
車長	4285mm	重量／扭力比	-kg/kgm

Honda
S2000

年份：2003 Drivetrain FR

■ 取得方法
日本－Honda－35000



以新世代的真正敞篷跑車姿態，於Honda成立50週年的1999年時所推出的車款。同時也是Honda睽違已久的FR車款。S2000的魅力在於，從骨架、引擎、變速器到懸吊系統，幾乎所有部門都是全新開發、設計的。以敞篷跑車而言相當少見的高剛性車體，加上每公升排氣量可以產生125ps馬力的VTEC引擎，及性能強化至極限的雙叉骨式懸吊系統等，從這些方面都可以感受到Honda投注在這款車上的心力。

Specification

引擎形式	直列4汽缸	車寬	1750mm
排氣量	1997cc	車高	1285mm
最大馬力	250(247)ps/8300rpm	車重	1260kg
最大扭力	22.2kgm/7500rpm	重量／馬力比	5.04kg/ps
車長	4135mm	重量／扭力比	56.76kg/kgm

Honda

S2000

LM Race Car

年份：2001 Drivetrain FR

■ 取得方法

日本－Honda－450000





<< Rear View

Specification

引擎形式	直列4汽缸	車寬	1750mm
排氣量	1997cc	車高	1285mm
最大馬力	250(247)ps/8300rpm	車重	1240kg
最大扭力	22.2kgm/7500rpm	重量／馬力比	4.96kg/ps
車長	4135mm	重量／扭力比	55.86kg/kgm

令FR跑車愛好者為之著迷的Honda S2000，為了充分發揮其潛力而朝賽車規格進行改裝的版本就是這輛LM Race Car。傾注了Honda在F1中所累積的技術精粹，進一步強化轉速的2L直列4汽缸DOHC VTEC引擎，最大出力可達320ps／11500rpm。此外，前後都採用雙叉骨式懸吊。而彈簧、避震器、煞車等部分也都配合能發出強大馬力的引擎而進行了大幅度的強化。

Honda

S2000

年份：2000 Drivetrain FR

■ 取得方法

中古車 90年代後半





<< Rear View

Specification

引擎形式	直列4汽缸	車寬	1750mm
排氣量	1997cc	車高	1285mm
最大馬力	250(247)ps/8300rpm	車重	1250kg
最大扭力	22.2kgm/7500rpm	重量／馬力比	5.00kg/ps
車長	4135mm	重量／扭力比	56.31kg/kgm

這輛Type V是世界首部採用VGS（Variable Gear ratio Steering：可變齒比轉向系統）的車款。視車速及前進角度，以無段方式改變轉向齒輪比的VGS，能因應各種不同的狀況來改變操控性，進而實現理想的駕駛。在路況不佳的道路上時，當方向盤開始切動的瞬間，車身就會立即反應跟著改變方向。且由於導入了VGS之故，避震器、防傾桿、LSD等全都是採取專用品。

Honda

S2000

[illegible] 2001 **Drivetrain** FR

取得方法

中古車 90年代後半





<< Rear View

它是S2000 Type V小幅改款後的版本，基本上與S2000小幅改款的版本相同；保留原本車篷開關時的速度與輕快操作感，後車窗也採用附計時器除霧熱線，可以確保視野清晰。而為了在車篷全開時同樣能保有高品質的音響效果，附有時鐘及收聽AM／FM廣播功能的大功率CD／MD播放機與4揚聲器亦被列為標準配備。以更高品質操控感為目標的懸吊系統確實達到了行駛安定的效果。

Specification

[illegible]	直列4汽缸	車寬	1750mm
排氣量	1997cc	車高	1285mm
最大馬力	250(247)ps/8300rpm	車重	1260kg
最大扭力	22.2kgm/7500rpm	重量／馬力比	5.04kg/ps
車長	4135mm	重量／扭力比	56.76kg/kgm

Honda

S2000

[illegible] **Drivetrain** FR

取得方法

日本－Honda－37000





<< Rear View

S2000是Honda相隔30年後才再度推出的雙座式敞篷跑車，而其中裝有世界首創之VGS（可變齒比轉向系統）的版本就是Type V。於2000年7月追加此一設計；它是一種能因應車速及前進角度，以無段方式改變轉向齒輪比的系統。而在2003年款中，內外裝也做了徹底的更新；換裝17吋鋁合金輪圈，在低速時可以感受到快捷的反應，而在高速狀態時則可以和普通車款一樣維持行駛的安定。

Specification

引擎形式	直列4汽缸	車寬	1750mm
排氣量	1997cc	車高	1285mm
最大馬力	250(245)ps/8300rpm	車重	1270kg
最大扭力	22.2kgm/7500rpm	重量／馬力比	5.08kg/ps
車長	4135mm	重量／扭力比	57.21kg/kgm

Honda
S500

年份：1963 | Drivetrain FR

■ 取得方法

國內B級執照考試 全金盃合格
舊車專門店





S500是Honda投入嚮往已久的4輪汽車產業後，於1963年推出的小型敞篷跑車。這部由創業者本田宗一郎從零開始打造的作品身上可以發現許多摩托車廠商的影子。後輪採拖曳臂式懸吊。而藉著鋁壓鑄法製作的鏈條箱，確保了使用安全性與行李箱容量。裝載排氣量531cc直列4汽缸DOHC引擎，是一顆即使到8000轉都還能夠順暢運作的跑車心臟。

Specification

引擎形式	直列4汽缸	車寬	1430mm
排氣量	531cc	車高	1200mm
最大馬力	44(44)ps/8000rpm	車重	675kg
最大扭力	4.6kgm/4500rpm	重量/馬力比	15.34kg/ps
車長	3300mm	重量/扭力比	146.74kg/kgm

Honda
S600

年份：1964 | Drivetrain FR

■ 取得方法

舊車專門店





S600是在Honda推出第一部小型敞篷跑車的翌年，也就是1964年所發表的。被愛好者們暱稱為「S6」的它，後期除了敞篷版之外，還追加了掀背Coupe版，在比賽中也有相當活躍的表現。AS285E型引擎採用的是當時相當罕見的水冷式DOHC裝置。利用雙凸輪軸才能擁有的平順扭力特性，搭配上到9000轉都仍然相當從容的引擎，故雖排氣量只有606cc的程度，還是讓它獲得了一流跑車引擎的名聲。

Specification

引擎形式	直列4汽缸	車寬	1430mm
排氣量	606cc	車高	1200mm
最大馬力	57(57)ps/8500rpm	車重	715kg
最大扭力	5.2kgm/5500rpm	重量/馬力比	12.54kg/ps
車長	3300mm	重量/扭力比	137.50kg/kgm

Honda

S800

Drivetrain: FR

■ 取得方法

舊車專門店



Front View / Rear View

S800是Honda繼1966年的S500、S600之後，推出的第3款小型敞篷跑車。1968年時，又將改良版的S800M以S系列車種的完成版姿態登場。其搭載的鋁合金引擎獲得了「如時鐘般精密且正確」的評價。驅動方式也於1966年由原本的鏈條驅動改為軸驅動。前車窗上部的整流板可以防止在敞篷狀態時強風吹入車內。此外，只要一個按鈕就可以開閉車篷的設計也讓車主能夠享受更愉快的敞篷之旅。

Specification

引擎形式	直列4汽缸	車寬	1400mm
排氣量	791cc	車高	1215mm
最大馬力	70(70)ps/8000rpm	車重	720kg
最大扭力	6.7kgm/6000rpm	重量／馬力比	10.29kg/ps
車長	3335mm	重量／扭力比	107.46kg/kgm

Honda

S800

年份：1968 Drivetrain: FR

■ 取得方法

在世界小型車爭奪賽中獲勝



Rear View

以1962年東京車展中參考展出的S360、S500為開端的「S」系列，其最後款式就是於1965年底推出的S800。此車款運用了大量來自摩托車競賽及F1GP的技術，如DOHC汽門裝置，附軸承之4行程CV式化油器等。1967年時，車手生澤徹更駕駛此車在紐堡林500公里大賽中獲得了1000cc等級的冠軍。它既是Honda第一部4輪汽車，同時也是日本跑車史上一輛具金字塔級地位的名車。

Specification

引擎形式	直列4汽缸	車寬	1400mm
排氣量	845cc	車高	1200mm
最大馬力	100(100)ps/10500rpm	車重	660kg
最大扭力	-kgm/-rpm	重量／馬力比	6.60kg/ps
車長	3335mm	重量／扭力比	-kg/kgm

Honda

TAKATA DOME NSX

Drivetrain MR

取得方法

日本－Honda－1350000





<< Rear View

2003年，由於日本GT錦標賽的車輛規定修改之故，所以NSX也跟著進行了大幅改良。除了將引擎改為縱置之外，也將變速器前後調換，並把設置位置移動到引擎前方。此外，為了克服先天對中置引擎車種的加重規則，所以在賽季後半導入了馬力提高為480ps的改良型引擎。終於在第5戰的富士高速賽道中漂亮地獲得了優勝，而在最後一戰鈴鹿也拿下了第2名。全賽季積分排名第7，且前幾名幾乎都是NSX的天下。

Specification

引擎形式	V型6汽缸	車寬	1910mm
排氣量	3499cc	車高	1090mm
最大馬力	480(494)ps/-rpm	車重	1170kg
最大扭力	40kgm/-rpm	重量／馬力比	2.44kg/ps
車長	4430mm	重量／扭力比	29.25kg/kgm

Honda

Z

[illegible] 70 **Drivetrain** FF

取得方法

舊車專門店





<< Rear View

Honda Z是以該公司首部輕型車N360為基礎，將車身及駕駛艙等各方面都改裝為跑車風格的車款。雖然引擎與懸吊都和N360小幅改款過後的N III 360共通，不過懸吊系統整體上皆比N360要來得硬。ACT是Z的5個等級之一，1971年小幅改款後，換裝360cc水冷式引擎（最大出力36ps馬力），輪圈尺寸也加大了80mm，不管是乘坐空間或行車安定性等方面都有所強化。

Specification

引擎形式	直列2汽缸	車寬	1295mm
排氣量	354cc	車高	1275mm
最大馬力	31(31)ps/8500rpm	車重	510kg
最大扭力	3kgm/5500rpm	重量／馬力比	16.45kg/ps
車長	2995mm	重量／扭力比	170.00kg/kgm

Honda

ACCORD

Drivetrain FF

▪ 取得方法

舊車專門店



<< Rear View

Specification

引擎形式	直列4汽缸	車寬	1695mm
排氣量	1955cc	車高	1340mm
最大馬力	120(120)ps/5800rpm	車重	1220kg
最大扭力	16.9kgm/4000rpm	重量／馬力比	10.17kg/ps
車長	4565mm	重量／扭力比	72.19kg/kgm

此為第3代ACCORD在1988年追加的雙門Coupe款式。以日本設計的ACCORD Sedan為基礎，車體的設計及引擎、懸吊系統的調整等都在美國進行。工廠位於美國俄亥俄州，當以左駕版款式逆輸入回日本時，於Coupe迷間也頗受好評。搭載2000cc直列4汽缸SOHC+PGM-FI引擎，最高可以發揮120ps馬力出力。內裝部分，除了真皮座椅之外，Honda BOSE音響系統等人性化設備也相當完善。

Honda

ACCORD

Drivetrain FF

▪ 取得方法

日本－Honda－27480



Specification

引擎形式	V型6汽缸	車寬	1811mm
排氣量	2997cc	車高	1415mm
最大馬力	243(243)ps/6250rpm	車重	1481kg
最大扭力	29.3kgm/5000rpm	重量／馬力比	6.09kg/ps
車長	4765mm	重量／扭力比	50.55kg/kgm

繼2002年日本版全面改款之後，美國也在2003年推出了新款。有Sedan與Coupe兩種款式可供選擇，兩者裝備的引擎分別為排氣量2400cc及3000cc。特別值得一提的是，3000ccV型6汽缸引擎的最高出力比之前提高了40ps馬力，達到240ps。Coupe EX就藉著這部引擎與六速手排變速器的搭配，帶給駕駛人順暢而強大的引擎感受；甚至比在美國推出的ACCORD還擁有更高的馬力。

Honda
ACCORD

Drivetrain FF



Specification

[illegible]	直列4汽缸	車寬	1720mm
[illegible]	2156cc	車高	1405mm
[illegible]	220(220)ps/7200rpm	車重	1330kg
[illegible]	22.5kgm/6700rpm	重量[illegible]	6.05kg/ps
[illegible]	4680mm	重量[illegible]	59.11kg/kgm

取得方法

中古車 90年代後半

Euro-R是透過換裝高性能引擎，使動力獲得更進一步強化的ACCORD。每公升排氣量可發揮110ps馬力，最高出力達220ps馬力的2.2L．DOHC VTEC自然進氣引擎。由於採用了雙消音器等配備之緣故，在進出氣效率大幅強化的同時，動力性能也有相當可觀的提升。降低15mm的車高、採專用設計的16吋鋁合金輪圈及大型裙板、專用徽章等；其奔馳時會讓人留下深刻印象的低重心風格外裝相當符合「R」的稱號。

Honda
ACCORD

Drivetrain FF



Specification

[illegible]	直列4汽缸	車寬	1760mm
[illegible]	1998cc	車高	1450mm
[illegible]	220(220)ps/8000rpm	車重	1390kg
[illegible]	21kgm/6000rpm	重量[illegible]	6.32kg/ps
[illegible]	4665mm	重量[illegible]	66.19kg/kgm

取得方法

日本－Honda－25300

ACCORD Euro-R是在中途加入前一代ACCORD車系，並將重點置於奔馳樂趣上的款式。採用K20A型2L直列4汽缸DOHC引擎。雖然出力、扭力都與裝備同型引擎的INTEGRA TYPE R相同為220ps，不過ACCORD用的引擎為了提高靜音效果，加裝了引擎反向平衡軸設計。變速器只有六速手排一種選擇。此外，還配備了輕量化飛輪、扭力感應式螺旋齒輪LSD、16吋大口徑前輪碟煞等。

Honda

Insight

年份：1999 *Drivetrain* FF





<< Rear View

Specification

引擎形式	直列3汽缸	車寬	1695mm
排氣量	995cc	車高	1355mm
最大馬力	70(83)ps/5700rpm	車重	820kg
最大扭力	9.4kgm/4800rpm	重量／馬力比	11.71kg/ps
車長	3940mm	重量／扭力比	87.23kg/kgm

取得方法

日本－Honda－21000

它是繼Toyota Prius之後，第2部市售油電複合動力車款式。電池基本上算是輔助；因為除了減速之外，通常不會啟動電力馬達。這點與Prius的複合動力系統截然不同。由於是以世界燃油效率最佳為目標而設計的關係，所以除了獨創的複合動力系統之外，還採用了鋁合金製車身以減輕重量，且外觀也做成減少風阻的流線外型。諸多因素配合下達成了一項五速手排車款每公升汽油可跑35公里的驚人數字。

Honda

INTEGRA

年份：1995 *Drivetrain* FF





<< Rear View

Specification

引擎形式	直列4汽缸	車寬	1695mm
排氣量	1797cc	車高	1320mm
最大馬力	200(200)ps/8000rpm	車重	1060kg
最大扭力	18.5kgm/7500rpm	重量／馬力比	5.30kg/ps
車長	4380mm	重量／扭力比	57.30kg/kgm

取得方法

中古車 90年代前半

INTEGRA在1995年小幅改款時，增加了3門式Coupe及4門式硬頂敞篷TYPE R款式。採用當時世界頂尖，每公升排氣量平均可發揮111ps馬力的自然進氣引擎。1800cc直列4汽缸DOHC VTEC引擎搭配上徹底輕量化的車體、四輪雙叉骨式懸吊系統、螺旋齒輪LSD等，大幅提升了其性能。順道一提，INTEGRA TYPE R可分成初期版（96年款）及後期版（98年款）。

Honda

INTEGRA

年份：1998 **Drivetrain** FF

■ 取得方法

中古車 90年代後半



1998年款的TYPE R是強化過加速性能及操控性的版本。引擎部分採用不銹鋼製完全等長排氣歧管，降低了最大扭力時所需的引擎轉速，同時也提高了最大扭力。此外，在6000rpm前後時的最大出力也提高了約10ps。由於重新調整終傳比的緣故，所以驅動能力亦有所提升。輪胎由195／55R15加大為215／45ZR16。更裝備與CIVIC TYPE R同等的煞車，ABS也變成全車系標準配備。

Specification

引擎形式	直列4汽缸	車寬	1695mm
排氣量	1797cc	車高	1330mm
最大馬力	200(202)ps/8000rpm	車重	1080kg
最大扭力	19kgm/6200rpm	重量／馬力比	5.40kg/ps
車長	4380mm	重量／扭力比	56.84kg/kgm

Honda

INTEGRA

年份：1999 **Drivetrain** FF

■ 取得方法

中古車 90年代後半



INTEGRA TYPE R推出之後，全世界都感受到了Honda對賽車的熱情。1998年小幅改款，99年再度進行改款。主要的變更點為導入代表出廠先後順序的序號刻印，以及可選擇的車體顏色增加了Sunlight Yellow款式。此外，內裝部份則增加可配合Sunlight Yellow作出整體搭配的黃色系座椅。至於外裝、懸吊系統及動力部門則沒有太大的變化。

Specification

引擎形式	直列4汽缸	車寬	1695mm
排氣量	1797cc	車高	1330mm
最大馬力	200(203)ps/8000rpm	車重	1080kg
最大扭力	19kgm/6200rpm	重量／馬力比	5.40kg/ps
車長	4380mm	重量／扭力比	56.84kg/kgm

Honda

INTEGRA

Drivetrain FF

■ 取得方法

日本－Honda－25900



INTEGRA在2001年7月進行全面改款時，將開發重心放在高性能版本的TYPE R上。為了能夠使其發揮強大的行車性能，所以重新設計了新型的高剛性車體。此一車體內裝有最大可發揮220ps馬力的2L・DOHC i-VTEC引擎及密齒輪比六速手排變速器。此外還有新開發的懸吊系統、與Brembo公司共同設計的前輪煞車、RECARO公司生產的專屬座椅等。能充分展現出優越的「行駛、過彎、停止」等基本性能。

Specification

引擎形式	直列4汽缸	車寬	1725mm
排氣量	1998cc	車高	1385mm
最大馬力	220(225)ps/8000rpm	車重	1170kg
最大扭力	21kgm/7000rpm	重量／馬力比	5.32kg/ps
車長	4385mm	重量／扭力比	55.71kg/kgm

Honda

INTEGRA

年式：2002 Drivetrain FF

■ 取得方法

日本－Honda－450000



INTEGRA TYPE R Touring Car是本遊戲製作小組根據2001年紐約車展的第4代INTEGRA N1版展示用車款為基礎，自行推想出的虛擬跑車。雖然車體尺寸與普通版相同，不過心臟則是採用經過高度NA改裝且提升壓縮比與增加轉速的，與CIVIC相同之K20A型2L直列4汽缸DOHC i-VTEC引擎，最高出力約可達到300ps。此外賽車用防滾籠及專屬座椅也是標準配備。

Specification

引擎形式	直列4汽缸	車寬	1725mm
排氣量	-cc	車高	1385mm
最大馬力	-(310)ps/-rpm	車重	1050kg
最大扭力	-kgm/-rpm	重量／馬力比	3.39kg/ps
車長	4385mm	重量／扭力比	-kg/kgm

Honda

ELEMENT

Drivetrain 4WD

取得方法
日本－Honda－25900





2003年登場，是一輛既可以算是SUV也可以說是Mini-Van的特殊車款。最大的特徵在於無中柱構造及兩側的對開式車門。擁有優秀防水性能的車內空間，即使是10英呎的長型衝浪板都可以裝得下。製造地點位於美國俄亥俄州的工廠。裝有2.4L，DOHC i-VTEC引擎，搭配四速自排變速器。雖然基本上屬於FF車款，不過也裝有Honda獨創的，會視狀況將動力分配到後輪的全時4WD系統。

Specification

[illegible]	直列4汽缸	[illegible]	1815mm
[illegible]	2354cc	[illegible]	1790mm
[illegible]	160(161)ps/5500rpm	[illegible]	1560kg
[illegible]	22.2kgm/4500rpm	[illegible]馬力比	9.75kg/ps
[illegible]	4300mm	[illegible]扭力比	70.27kg/kgm

Honda

Odyssey

Drivetrain 4WD

取得方法
日本－Honda－28650





雖然第3代車款也同樣是採取Sedan式側門與掀背門，以及最多可乘坐7人的3列式座椅貨車。不過，車內空間變得比舊款更寬敞，車高也比舊款降低了80mm而成為1550mm，解決了Mini-Van在都市中最煩惱的停車問題。之所以能順利降低車高，是由於低底盤技術的進步、油箱形狀的變更，以及採用了高性能4輪雙叉骨式懸吊的緣故。引擎是2.4L的i-VTEC。另外也有跑車款的Honda ABSOLUTE。

Specification

[illegible]擎形式	直列4汽缸	[illegible]	1800mm
排氣量	2354cc	[illegible]	1570mm
最大馬力	160(160)ps/5500rpm	[illegible]	1700kg
最大扭力	22.2kgm/4500rpm	[illegible]	10.63kg/ps
車長	4765mm	[illegible]	76.58kg/kgm

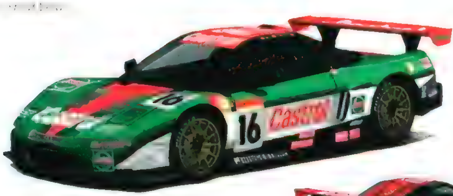
Honda

Castrol MUGEN NSX

2000 | **Drivetrain** MR

■ 取得方法

日本－Honda－1350000





<< Rear View

Specification

引擎形式	V型6汽缸	車寬	1910mm
排氣量	3500cc	車高	1090mm
最大馬力	480(489)ps/-rpm	車重	1150kg
最大扭力	40kgm/-rpm	重量／馬力比	2.40kg/ps
車長	4430mm	重量／扭力比	28.75kg/kgm

過去一直是以N-GT規格之NSX提供JGTC車隊的「無限×童夢 Project」，自2000年開始，決定自行以車隊的名義參加JGTC。由「無限×童夢 Project」進一步提高完成度的這輛2000年款NSX，透過將齒輪箱小型化及改變引擎配置等方式，使過彎性能更加強化。由中子修及道上龍兩位所駕駛的Castrol 無限 NSX也是「無限×童夢 Project」所投入的車輛，且亦光榮地獲得了2000年JGTC的冠軍。

Honda

Gathers Drider CIVIC

1998 | **Drivetrain** FF

■ 取得方法

日本－Honda－450000





<< Rear View

Specification

引擎形式	直列4汽缸	車寬	1695mm
排氣量	1595cc	車高	1360mm
最大馬力	185(185)ps/8200rpm	車重	930kg
最大扭力	-kgm/-rpm	重量／馬力比	5.03kg/ps
車長	4180mm	重量／扭力比	-kg/kgm

1998年超級耐久賽的冠軍車輛就是這部Gathers Drider CIVIC Race Car。身為國際A級職業摩托車選手，自稱「Drider」的辻本聰，同時也是這部CIVIC的駕駛者，展現了其多方面的才能。基礎款為1997年推出的CIVIC TYPE R，裝載引擎為B16型。使用車體則是Honda為了超級耐久賽所開發的專用輕量化車體，並經過特殊強化，使其得以全力發揮原本性能。

Honda

CITY

Drivetrain FF

取得方法

舊車專門店



Specification

引擎形式	直列4汽缸	車寬	1625mm
排氣量	1231cc	車高	1470mm
最大馬力	110(110)ps/5500rpm	車重	735kg
最大扭力	16.3kgm/3000rpm	重量／馬力比	6.68kg/ps
車長	3420mm	重量／扭力比	45.09kg/kgm

裝備專門為其開發的110ps馬力新型COMBAX高燃燒效率低公害引擎，此外還配備在此等級中首見的小型高效率內藏冷卻器，創造出全世界採用無鉛汽油車種中的最高過給壓。藉由高過給壓的小型高轉速渦輪增壓器，以及能夠控制燃油消耗量在理想值的高感度電腦燃油噴射裝置（PGM-FI），使其在各種狀況下都得以充分發揮能力。而控制過給壓的排氣洩壓控制閥也採用了PGM-FI。

Honda

CIVIC

Drivetrain FF

取得方法

舊車專門店



Specification

引擎形式	直列4汽缸	車寬	1630mm
排氣量	1488cc	車高	1340mm
最大馬力	100(100)ps/5800rpm	車重	815kg
最大扭力	13.2kgm/4000rpm	重量／馬力比	8.15kg/ps
車長	3810mm	重量／扭力比	61.74kg/kgm

1983年9月，Honda對CIVIC、BALLADE車系進行全面改款。原本跑車般的運動性與高燃油效率等優越的基本性能持續提升，並以追求新時代的FF雙廂型房車為目標所開發的3門掀背式車款就是這部CIVIC 25i。車身方面較不注重外型及乘坐感，而是採用了空力性能優良的前段長車身設計。搭載引擎則為在BALLADE SPORTS CR-X時獲得高評價的12汽門Cross Flow引擎。

Honda

CIVIC

Drivetrain FF

取得方法

日本－Honda－9570



第2代CIVIC在推出7年後首度改款的版本，又被稱為Super CIVIC。一方面延續了前一代的傳統外型設計，一方面變得更穩重、更大型化，同時寬度也增加了。此外，舒適性也進一步增強。懸吊系統採用的是Honda藉助過去累積經驗所開發出的四輪獨立式懸吊系統。CX款並裝有最高可發出85ps馬力的新引擎、硬式避震器、後方防傾桿、齒輪比調小的齒條與小齒輪，因此獲得了非常靈敏的操控性。

Specification

引擎形式	直列4汽缸	車寬	1580mm
排氣量	1488cc	車高	1350mm
最大馬力	85(85)ps/5500rpm	車重	780kg
最大扭力	12.3kgm/3500rpm	重量／馬力比	9.18kg/ps
車長	3870mm	重量／扭力比	63.41kg/kgm

Honda

CIVIC

Drivetrain FF

取得方法

中古車 90年代前半



開發時鎖定的客層為「充滿智慧及行動力，能夠帶領時代前進的年輕人」，是一部成功融合行駛與設計理念的車款。採用VTEC引擎，擁有每公升排氣量約可發揮107ps馬力的性能。進、排汽門正時及揚程構造都是以過去的VTEC引擎為基礎，視轉速來調整的。不過在透過提高壓縮比（10.4）及對汽門正時、揚程進行最佳化設定之後，也可以發出170ps馬力的強大出力及16.0kgm的高扭力。

Specification

引擎形式	直列4汽缸	車寬	1695mm
排氣量	1595cc	車高	1350mm
最大馬力	170(166)ps/7800rpm	車重	1040kg
最大扭力	16kgm/7300rpm	重量／馬力比	6.12kg/ps
車長	4070mm	重量／扭力比	65.00kg/kgm

Honda
CIVIC

[illegible] **Drivetrain** FF



Specification

引擎形式	直列4汽缸	車寬	1695mm
排氣量	1595cc	車高	1350mm
最大馬力	170(167)ps/7800rpm	車重	1040kg
最大扭力	16kgm/7300rpm	重量／馬力比	6.12kg/ps
車長	4070mm	重量／扭力比	65.00kg/kgm

取得方法

中古車 90年代前半

CIVIC在1991-92年榮獲日本年度風雲車大獎。被稱作Sports CIVIC的這款車共可分為EL、MX、ETi、VTi、Si、SiR、SiR-II等七種版本。SiR和SiR-II裝有1.6L・VTEC引擎，即使到了現今依然相當活躍。此外，雖然同樣是1.6L，但由於Si裝的是ZC引擎之故，所以其潛力就更強了。至於在美國生產，之後逆輸入回日本的EJ1則是裝備Coupe型態的1.6L・SOHC VTEC D16A型引擎。

Honda
CIVIC

[illegible] **Drivetrain** FF



Specification

引擎形式	直列4汽缸	車寬	1695mm
排氣量	1595cc	車高	1350mm
最大馬力	170(167)ps/7800rpm	車重	1040kg
最大扭力	16kgm/7300rpm	重量／馬力比	6.12kg/ps
車長	4070mm	重量／扭力比	65.00kg/kgm

取得方法

中古車 90年代前半

第5代CIVIC的外型全面翻新成現代風格，其中跑車版的SiR-II是最受年輕人與賽車手歡迎的車款。置於車身前方的引擎為有名的B16A型1.6L直列4汽缸DOHC VTEC引擎，可發出170ps馬力。前、後輪懸吊系統都採用雙叉骨式。此外，選用的輪胎是在當時算是非常大型的，尺寸為195／55／15，完全足以發揮當時還不太為人所知的性能。

Honda

Honda

CIVIC

年份：1995 | Drivetrain FF

■ 取得方法

中古車 90年代前半



這是一輛以「價值觀革命」為理念，從地球村的角度出發，因應時代需求所設計的車款。裝有新開發的3stageVTEC引擎，配合五速手排規格，達成了170ps／7800rpm的優越性能。而採無段變速Honda Multimatic（自排）系統的車款也能發揮155ps／7300rpm的出力。此外，以雙叉骨式為基礎，對懸吊系統各部分都徹底進行改裝的結果，亦大幅提升了其駕馭性能。

Specification

引擎形式	直列4汽缸	車寬	1695mm
排氣量	1595cc	車高	1350mm
最大馬力	170(169)ps/7800rpm	車重	1040kg
最大扭力	16kgm/7300rpm	重量／馬力比	6.12kg/ps
車長	4070mm	重量／扭力比	65.00kg/kgm

Honda

CIVIC

年份：1997 | Drivetrain FF

■ 取得方法

中古車 90年代後半



CIVIC TYPE R是以SiR為基礎所開發的重新改裝車款。雖然採用的是和SiR相同的1.6L直列4汽缸DOHC VTEC引擎，不過透過汽門系統及壓縮比、進排氣系統的改良，使其每公升排氣量可發揮116ps馬力，擁有當時全世界NA引擎中最強的出力。懸吊系統方面，導入扭力感應式螺旋齒輪LSD，讓它的操控更加順暢。此外，裝有專用ABS及SRS的MOMO公司製小型方向盤及全紅的RECARO製座椅也被列入標準配備。

Specification

引擎形式	直列4汽缸	車寬	1695mm
排氣量	1595cc	車高	1360mm
最大馬力	185(180)ps/8200rpm	車重	1050kg
最大扭力	16.3kgm/7500rpm	重量／馬力比	5.68kg/ps
車長	4180mm	重量／扭力比	64.42kg/kgm

Honda

CIVIC

年份：1998 | Drivetrain FF

■ 取得方法

中古車 90年代後半





1997年，CIVIC將TYPE R系列設定為徹底追求運動性能與駕馭樂趣的車款。其所裝備的引擎是專門打造，於自然進氣引擎中擁有世界最強水準出力，每公升可發揮116ps馬力的1.6L．DOHC VTEC引擎。能夠立即回應駕駛人期待的高出力，在高轉速時展現強大的尾勁與加速感。1998年進行小幅改款，變更了前、後方的外裝及為符合廢氣排放標準而進行改良。

Specification

引擎形式	直列4汽缸	車寬	1695mm
排氣量	1595cc	車高	1360mm
最大馬力	185(183)ps/8200rpm	車重	1050kg
最大扭力	16.3kgm/7500rpm	重量／馬力比	5.68kg/ps
車長	4185mm	重量／扭力比	64.42kg/kgm

Honda

CIVIC

年份：2001 | Drivetrain FF

■ 取得方法

中古車 90年代後半





2001年9月，新型CIVIC TYPE R的試作車推出，而在11月CIVIC車系小幅改款時正式被列入銷售款式。採用日本製造的引擎，而在英國工廠裝配的。開發理念稱為「Dangan（彈丸） Hot Hatch」，也就是以子彈為參考設計的流線外型，再搭配上世界最先進的自然進氣引擎，以及密齒輪比化的六速手排，使其展現出高水準的行車性能。目前在日本國內已經成了相當罕見的國產高速小型掀背車。

Specification

引擎形式	直列4汽缸	車寬	1695mm
排氣量	1998cc	車高	1430mm
最大馬力	215(216)ps/8000rpm	車重	1190kg
最大扭力	20.6kgm/7000rpm	重量／馬力比	5.53kg/ps
車長	4135mm	重量／扭力比	57.77kg/kgm

Honda

CIVIC

[illegible]2004 Drivetrain FF

■ 取得方法

日本－Honda－23310





Specification

引擎形式	直列4汽缸	車寬	1695mm
排氣量	1998cc	車高	1430mm
最大馬力	215(218)ps/8000rpm	車重	1190kg
最大扭力	20.6kgm/7000rpm	重量／馬力比	5.53kg/ps
車長	4135mm	重量／扭力比	57.77kg/kgm

被視為日本產高速小型掀背車代表的CIVIC TYPE R，於2004年1月進行首次小幅改款。不但內外裝都有所變更，同時為了提高防盜效果，也將智慧型引擎防盜裝置列入標準配備。此外還採用了新設計的前方保險桿與6燈式頭燈（投射式頭燈），以及能夠和車體顏色搭配的RECARO製座椅等。在輕巧的車身內裝有與INTEGRA TYPE R相同的K20A引擎，使其成為一部能夠提供駕駛者世界等級駕馭感的FF跑車。

Honda

DUALNOTE

[illegible]2001 Drivetrain 4WD

■ 取得方法

國內A級執照考試 全銀盃合格





Specification

引擎形式	V型6汽缸	車寬	1830mm
排氣量	3500cc	車高	1215mm
最大馬力	400(395)ps/-rpm	車重	(1400)kg
最大扭力	-kgm/-rpm	重量／馬力比	3.54kg/ps
車長	4390mm	重量／扭力比	-kg/kgm

於車展中新發表的這輛中置引擎4人座概念跑車，是一部為了兼顧環保與跑車性格而開發出來的款式；成功融合了高馬力與高燃油效率，剛柔並濟的兩種價值，並向世人展現出汽車的新方向。採用Honda 獨創，將V6 i-VTEC引擎搭配上電池輔助動力，特殊的複合動力IMA系統。是一部高度完成強大出力與節省資源消耗兩項要素，並以最大400ps馬力及每公升汽油可跑18公里為目標的車種。

Honda

TODAY

■ 取得方法

舊車專門店

Drivetrain FF





Specification

引擎形式	直列2汽缸	車寬	1395mm
排氣量	545cc	車高	1315mm
最大馬力	31(31)ps/5500rpm	車重	550kg
最大扭力	4.4kgm/4000rpm	重量／馬力比	17.74kg/ps
車長	3195mm	重量／扭力比	125.00kg/kgm

它是一款試圖將人們對汽車所追求的乘坐感與操控性等性能、機能發揮到最大限度的車。基於Honda獨有的M・M思想（（MAN（人類）-MAXIMUM（極大化）・MECHA（機械）-MNIMAMUM（極小化））；試圖將機械佔用的空間減到最小而盡量增加乘坐空間。因此，不管是在引擎的配置、輪胎的位置、懸吊系統的選擇等，都是以嶄新的思考方式及技術開發而成的。並裝有輕量小型化2汽缸水平橫置引擎。

Honda

BALLARD SPORTS CR-X

■ 取得方法

舊車專門店

Drivetrain FF





Specification

引擎形式	直列4汽缸	車寬	1625mm
排氣量	1488cc	車高	1290mm
最大馬力	110(110)ps/5800rpm	車重	815kg
最大扭力	13.8kgm/4500rpm	重量／馬力比	7.41kg/ps
車長	3675mm	重量／扭力比	59.06kg/kgm

它是一款有著獨特外表的高性能FF輕量級跑車。引擎為新開發的輕量化小型cross flow引擎，最高出力可達110ps馬力。前輪懸吊系統採用操縱性及轉向能力優越的扭桿彈簧支柱式系統，而後輪則是使用擁有高貼地性能、高速安定性的半拖曳臂式懸吊系統。此外，它也是世界首部採用電動開閉式天窗，以及首見於量產車款中，配備車頂壓力換氣系統等裝備的車。

Honda

Honda BEAT

Drivetrain MR





Specification

引擎形式	直列3汽缸	車寬	1395mm
排氣量	656cc	車高	1175mm
最大馬力	64(64)ps/8100rpm	車重	760kg
最大扭力	6.1kgm/7000rpm	重量／馬力比	11.88kg/ps
車長	3295mm	重量／扭力比	124.59kg/kgm

取得方法

中古車 90年代前半

1991年5月推出的BEAT，是一部以「無拘無束的快樂」為理念而開發的雙座全敞篷中置引擎車種。為確保車身剛性，所以採用全敞篷式一體成型車體。動力部分則是選擇了導入多段式節流閥噴射控制方式的660 MTREC 12汽門引擎，也是唯一能在規定規格內發出64ps馬力的NA引擎。前輪的懸吊系統為MACPHERSON支柱式，而後輪則為雙連桿式。兩者都是特地為其所設計的版本。

Honda BEAT

Drivetrain MR





Specification

引擎形式	直列3汽缸	車寬	1395mm
排氣量	656cc	車高	1175mm
最大馬力	64(64)ps/8100rpm	車重	760kg
最大扭力	6.1kgm/7000rpm	重量／馬力比	11.88kg/ps
車長	3295mm	重量／扭力比	124.59kg/kgm

取得方法

中古車 90年代前半

BEAT車系中首部的限定版車款。1992年限量推出800部。車身顏色只有Aztec Green Pearl（綠）一種。雖然車身的內、外裝及動力系統部分都沒有太大的變化，不過導入了鋁合金輪圈做為標準配備，更增添了這部能夠讓人享受駕車樂趣的雙座敞篷中量級跑車魅力。本田宗一郎最後推出的四輪汽車BEAT，雖然已在1996年停產，不過現在仍非常受歡迎，有許多商家或愛好者都不願意去登記車籍資料，小心地保管著它。

Honda
BEAT

Drivetrain MR

■ 取得方法
中古車 90年代前半




Specification

引擎形式	直列3汽缸	車寬	1395mm
排氣量	656cc	車高	1175mm
最大馬力	64(64)ps/8100rpm	車重	760kg
最大扭力	6.1kgm/7000rpm	重量／馬力比	11.88kg/ps
車長	3295mm	重量／扭力比	124.59kg/kgm

Honda繼1990年推出登上中置引擎跑車頂點的NSX之後，91年再度於輕型跑車領域內推出了另一部不世出的名車。它就是在輕型汽車中首部採中置引擎的雙人座敞篷跑車——BEAT。3汽缸SOHC12汽閥的MTREC引擎，雖然採自然進氣，不過仍可發出輕型車中最高的64ps馬力。Version Z是限定在某些地區推出的款式，具有獨立三眼黑色儀表板、擋泥板、後擾流板、鋁合金輪圈等。

Honda
Fit

Drivetrain FF

■ 取得方法
日本－Honda－12600




Specification

引擎形式	直列4汽缸	車寬	1675mm
排氣量	1339cc	車高	1525mm
最大馬力	86(100)ps/5700rpm	車重	990kg
最大扭力	12.1kgm/2800rpm	重量／馬力比	11.51kg/ps
車長	3830mm	重量／扭力比	81.82kg/kgm

以能夠提升空間運用效率的環保小型底盤為基礎，搭配可以提高燃燒效率至極限的i-DSI引擎。寬廣的室內空間、多種色彩的座椅搭配、嶄新而獨特的外型、世界最高水準的燃油效率等，這輛Fit可說是一部創造了新價值觀的1.3L新款小型車。而其高燃油效率也有一大部分要歸功於採用新世代無段自動變速系統CVT——Honda Multimatic S。自從2001年6月推出以來，一直處於訂單應接不暇的狀況，非常受歡迎。

Honda

PRELUDE

Drivetrain FF





Rear View

■ 取得方法

中古車 90年代前半

擁有3系列車種的Coupe車身，加上大型三角狀尾燈、強力嵌入的後窗玻璃，以及無框式儀表板等。第4代PRELUDE加入了許多嶄新的構想。新開發的2.2L引擎最高可發揮200ps馬力，擁有從低速到高速都不會讓人感到停滯的出力、扭力輸出特性。透過新開發的電子控制四輪轉向系統——Hyper4WS，以及重新設計的4輪雙叉骨式懸吊系統，使其擁有平順的操控感。

Specification

引擎形式	直列4汽缸	車寬	1765mm
排氣量	2156cc	車高	1290mm
最大馬力	200(215)ps/6800rpm	車重	1280kg
最大扭力	22.3kgm/5500rpm	重量／馬力比	6.40kg/ps
車長	4440mm	重量／扭力比	57.40kg/kgm

Honda

PRELUDE

Drivetrain FF





Rear View

■ 取得方法

中古車 90年代後半

第5代PRELUDE是於1996年誕生的。以頭燈為特徵，和日本車截然不同的外觀使其十分引人注目。與以豪華為目標的前代車款不同，它是以「讓人感受到駕馭的喜悅」為理念的個性專用Coupe，所以外型也比較穩重。引擎為DOHC VTEC引擎，可發揮200ps馬力。採用4輪雙叉骨式懸吊，也提供4WD車款可供選購。變速器為予人手排般操控感的S-Matic自排系統，讓人進一步感受駕馭的喜悅。

Specification

引擎形式	直列4汽缸	車寬	1750mm
排氣量	2156cc	車高	1315mm
最大馬力	220(196)ps/7200rpm	車重	1310kg
最大扭力	22.5kgm/6500rpm	重量／馬力比	5.95kg/ps
車長	4520mm	重量／扭力比	58.22kg/kgm

Honda

PRELUDE

Drivetrain FF

● 取得方法

中古車 90年代後半



SiR S spec是以SiR為基礎進行改裝，裝備220ps馬力DOHC VTEC引擎的車款。為了徹底減少進、排氣時的空氣抵抗，所以採用改變活塞頭形狀等方式以提升壓縮比。此外還藉由對汽缸蓋部分進行手工研磨，使最高出力提升至220ps／7200rpm。變速器僅搭載五速手排。懸吊系統則採用黏性耦合式LSD。與SiR相較，可說是被定位為更重視競速能力的車款。

Specification

引擎形式	直列4汽缸	車寬	1750mm
排氣量	2156cc	車高	1315mm
最大馬力	220(217)ps/7200rpm	車重	1270kg
最大扭力	22.5kgm/6500rpm	重量／馬力比	5.77kg/ps
車長	4520mm	重量／扭力比	56.44kg/kgm

Honda

PRELUDE

Drivetrain FF

● 取得方法

中古車 90年代後半



PRELUDE是Honda於1996年11月發表的第5代個性專用Coupe，其中最受歡迎的款式就屬Type S。2.2L直列4汽缸DOHC VTEC引擎可提供220ps馬力的出力。變速器為五速手排，且能利用ATTS（Active Torque Transfer System）分配左右兩邊輪胎的驅動力，以提升轉向性能。前後懸吊系統均採用雙叉骨式，還裝有Type S專用的動態控制ABS系統。

Specification

引擎形式	直列4汽缸	車寬	1750mm
排氣量	2156cc	車高	1315mm
最大馬力	200(217)ps/6800rpm	車重	1260kg
最大扭力	22.3kgm/5500rpm	重量／馬力比	6.30kg/ps
車長	4520mm	重量／扭力比	56.50kg/kgm

Honda

PRELUDE

年份：1998　Drivetrain FF

取得方法

中古車 90年代後半





<< Rear View

Specification

引擎形式	直列4汽缸	車寬	1750mm
排氣量	2156cc	車高	1315mm
最大馬力	220(217)ps/7200rpm	車重	1310kg
最大扭力	22.5kgm/6500rpm	重量／馬力比	5.95kg/ps
車長	4520mm	重量／扭力比	58.22kg/kgm

1998年投入市場的Type S，是一輛帶起跑車與個性專用車風潮的PRELUDE最高級車款。懸吊系統採用即使連FF車種也能作出迅速且敏銳的過彎動作，可將動力視狀況分配給左右兩側輪胎的ATTS，以及動態控制ABS系統。是一部傾注了Honda在F1中培育出之所有技術的車款。此外，在外裝及內裝方面也都有些許變更。採前置引擎前輪驅動，變速器僅有五速手排一種。

Honda

LIFE STEP VAN

年份：1972　Drivetrain FF

取得方法

在日本小型車盃中獲勝





<< Rear View

Specification

引擎形式	直列2汽缸	車寬	1295mm
排氣量	356cc	車高	1620mm
最大馬力	30(31)ps/8000rpm	車重	605kg
最大扭力	2.9kgm/6000rpm	重量／馬力比	20.17kg/ps
車長	2995mm	重量／扭力比	208.62kg/kgm

LIFE STEP VAN是一部沿用了第1代LIFE底盤，充分發揮高車頂、低底盤、大型車門、寬廣室內空間等機能，所創造出的新「小貨卡」風格5門輕型商用車。可說是Wagon R及MOVE等輕型小貨卡的前身。排氣量360cc，在當時屬於輕型車。直列2汽缸引擎可發出30ps馬力。其他的驅動系統零件及煞車等都完全沿用LIFE。而在日後也推出了大型款。

Honda

RAYBRIG NSX

年份：2000 Drivetrain MR

取得方法

日本－Honda－1350000



Specification

引擎形式	V型6汽缸	車寬	1910mm
排氣量	3500cc	車高	1090mm
最大馬力	480(489)ps/-rpm	車重	1150kg
最大扭力	40kgm/-rpm	重量／馬力比	2.40kg/ps
車長	4430mm	重量／扭力比	28.75kg/kgm

NSX2000年款是自1997年以來，NSX首次全面重新開發的改款。由於成功設計出擁有全新構造的變速器之故，所以齒輪箱得以小型化。增加的空間被用於讓引擎移動到車體中央較低的位置，使其運動性能得以提升。此外，連預賽順位造成的加重影響也有考慮進去。這輛RAYBRIG NSX為Honda投入賽事的5部2000年款NSX之一，並於高橋國光監督的指揮下出賽。

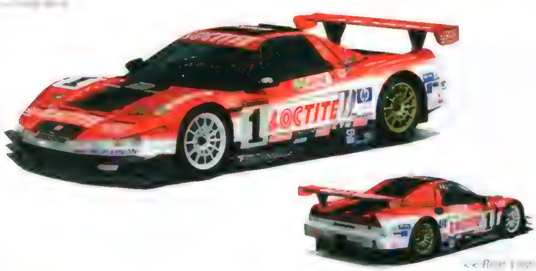
Honda

LOCTITE MUGEN NSX

年份：2001 Drivetrain MR

取得方法

日本－Honda－1350000



Specification

引擎形式	V型6汽缸	車寬	1810mm
排氣量	3500cc	車高	1090mm
最大馬力	480(492)ps/-rpm	車重	1150kg
最大扭力	40kgm/-rpm	重量／馬力比	2.40kg/ps
車長	4430mm	重量／扭力比	28.75kg/kgm

這是2000年進行大幅改造後的N-GT版NSX首次參賽，並由獲得車隊及駕駛雙料冠軍的「無限×童夢Project」於2001年所使用的車輛。由於2001年賽季中新增了空力套件外型限制之故，使其在空力性能方面居於劣勢，對於直線加速性能略遜渦輪車種的NSX而言，是非常不利的狀況。「無限×童夢 Project」所投入的這部LOCTITE MUGEN NSX，最後獲得了積分排名第3的成績。

Honda

MUGEN MOTUL CIVIC

[illegible] Drivetrain FF

■ 取得方法

在CIVIC嘉美車賽中獲勝



以1984年推出的第3代CIVIC Si為基礎，換裝由無限所開發的零件，並改裝為比賽用款式，這部MUGEN MOTUL CIVIC Si Race Car就此誕生了。它擁有即使參加排氣量更高一級比賽也能擠進前幾名的優越性能。在1987年的日本房車錦標賽中，由中子修及岡田秀樹兩名駕駛，獲得了6戰全勝的佳績，並創下車手與車隊雙料冠軍的記錄。

Specification

引擎形式	直列4汽缸	車寬	1630mm
排氣量	1595cc	車高	1310mm
最大馬力	225(225)ps/-rpm	車重	890kg
最大扭力	20kgm/-rpm	重量／馬力比	3.96kg/ps
車長	3810mm	重量／扭力比	44.50kg/kgm

Hyundai

HCD6

[illegible] Drivetrain MR

■ 取得方法

在優勝美地越野賽 II（容易）中獲勝



HCD是Hyundai給予概念車款專用的計畫代號。這部在2001年芝加哥車展中首度展出的第6號概念車HCD6，是一部鎖定年輕人為客層的雙座敞篷車。諸如獨特的碳纖維製保險桿、透明引擎蓋、會隨輪胎轉向而左右移動的頭燈等，處處可見其與眾不同的特徵。將2.7L・V型6汽缸DOHC引擎橫置於座位後方的車身中央處，並採後輪驅動架構。

Specification

引擎形式	V型6汽缸	車寬	1750mm
排氣量	2700cc	車高	1150mm
最大馬力	218(219)ps/-rpm	車重	(1150)kg
最大扭力	-kgm/-rpm	重量／馬力比	5.25kg/ps
車長	4039mm	重量／扭力比	-kg/kgm

Hyundai

Accent

Drivetrain 4WD

取得方法

韓國－Hyundai－750000



Hyundai為證明其邁向世界的決心，2000年參加了世界最高水準的WRC大賽。這也是韓國首度有廠商以正式規模全程參賽。基礎車款Accent是主要輸出至北美地區的中、小型車款。由於長期接受澳洲沙礫路面的考驗，所以已充分具備了參賽的潛力。在WRC中巧妙運用渦輪及偏時點火搭配，雖然經驗仍嫌不足，不過偶爾也能打進前幾名。至2003年宣布停止參賽為止，每次比賽都有所進步。車款的最後版本為「WRC3」。

Specification

引擎形式	直列4汽缸	車寬	1770mm
排氣量	1998cc	車高	1332mm
最大馬力	300(304)ps/-rpm	車重	1230kg
最大扭力	53.1kgm/-rpm	重量／馬力比	4.10kg/ps
車長	4200mm	重量／扭力比	23.16kg/kgm

Hyundai

Clix

2001 Drivetrain 4WD

取得方法

在現代跑車節中獲勝



Clix於2001年法蘭克福車展中登場，順眼的外型是採用了位於法蘭克福的設計中心提案的結果。雖然是一部Coupe，不過卻也是採用2＋2全時4WD的SUV車種。利用四個透明可動式天窗，可以讓其外觀變成Coupe、Targa、Cabriolet，甚至是Pick-up等各種型態。其設計概念就是為了對應年輕客層的多樣性需求。像是以小型攝影機來取代後視鏡等，充滿了許多以近未來車款為目標的高科技裝置。

Specification

引擎形式	直列4汽缸	車寬	1738mm
排氣量	2200cc	車高	1300mm
最大馬力	306(305)ps/-rpm	車重	(1320)kg
最大扭力	-kgm/-rpm	重量／馬力比	4.33kg/ps
車長	3959mm	重量／扭力比	-kg/kgm

Hyundai

Hyundai Coupe FX

Drivetrain FF





Specification

引擎形式	V型6汽缸	[illegible]	1760mm
排氣量	2656cc	[illegible]	1330mm
最大馬力	167(176)ps/6000rpm	[illegible]	1340kg
最大扭力	25kgm/4000rpm	[illegible]	8.02kg/ps
車長	4395mm	[illegible]	53.60kg/kgm

取得方法

韓國－Hyundai－33020

Hyundai Coupe是於1996年推出，在韓國的名稱叫「Tuscani」，而在歐美則叫「Tiburon」（鯊）。2001年推出第2代車款，同樣是以合理的價格做為賣點。同時對於強調高品質、高性能、高品味的堅持，打造出了一部不管是在性能或外型上都十分環保的車款。頂級版本的FX裝有2.7L・V型6汽缸全鋁合金引擎「DELTA」。採FF方式驅動，變速器則有四速自排及六速手排兩種。

Infiniti

FX45

Drivetrain 4WD





Specification

引擎形式	V型8汽缸	[illegible]	1948mm
排氣量	4494cc	[illegible]	1651mm
最大馬力	345(345)ps/6400rpm	[illegible]	-kg
最大扭力	46kgm/4000rpm	[illegible]	-kg/ps
車長	4788mm	[illegible]	-kg/kgm

取得方法

在震慕尼拉力賽（容易）中獲勝

2001年1月於底特律車展發表的這部FX45 Concept，是一部顛覆過往SUV概念的車款。裝有最高出力可達345ps／6400rpm，最大扭力46kgm／4000rpm的V型8汽缸引擎，懸吊系統採四輪獨立式懸吊。20吋輪胎讓它能夠展現出超越SUV的魄力奔馳。此外，兼顧速度需求與奢華感的內裝，更進一步地提升了這部有著過人性能SUV的魅力。

Infiniti

G35

[illegible] Drivetrain FR

■ 取得方法

美國－Infiniti－30720



它就是由Nissan的北美品牌Infiniti所負責銷售的SKYLINE。由於其高級感與優越性能，曾經被北美地區相當知名的汽車雜誌選為2003年年度風雲車，在美國獲得相當高的評價。2003年的改良中，主要變更點為懸吊系統與煞車，進一步提升了控制車身的能力與制動力。此外，內裝部分變得更有質感也更舒適，而外裝部分則試圖強調其流暢的曲線。

Specification

引擎形式	V型6汽缸	車寬	1753mm
排氣量	-cc	車高	1466mm
最大馬力	260(262)ps/6000rpm	車重	1513kg
最大扭力	35.9kgm/4800rpm	重量／馬力比	5.82kg/ps
車長	4737mm	重量／扭力比	42.14kg/kgm

Isuzu

117 Coupe

[illegible] Drivetrain FR

■ 取得方法

在Isuzu古典跑車中獲勝
舊車專門店



這部117 Coupe是在1966年於日內瓦車展發表，而在1968年推出上市。其外型是出自義大利Carrozzeria公司的名設計師Giugiaro，並以手工打造方式來實現其美麗的車身曲線。前輪懸吊採用雙叉骨式＋避震器系統，而後輪則是採平行葉片彈簧式。初期為1.6L・DOHC引擎，而後期換裝為1.8L。此外，像是將原本圓形的4連式頭燈改為方形、提升為2L引擎等，在許多方面都持續進化。最後於1981年停產。

Specification

引擎形式	直列4汽缸	車寬	1600mm
排氣量	1584cc	車高	1320mm
最大馬力	120(120)ps/6400rpm	車重	1050kg
最大扭力	14.5kgm/5000rpm	重量／馬力比	8.75kg/ps
車長	4280mm	重量／扭力比	72.41kg/kgm

Isuzu

PIAZZA

取得方法

舊車專門店

Drivetrain FR



Specification

引擎形式	直列4汽缸	車寬	1655mm
排氣量	1949cc	車高	1300mm
最大馬力	135(135)ps/6200rpm	車重	1190kg
最大扭力	17kgm/5000rpm	重量／馬力比	8.81kg/ps
車長	4310mm	重量／扭力比	70.00kg/kgm

PIAZZA是以117 Coupe後繼車款的姿態於1981年推出。大膽的敏銳曲線，和117 Coupe同樣出自Giugiaro的設計，並採用衛星式儀表板等許多嶄新構想。雖然底盤是沿用Gemini的FR底盤，不過仍持續加以改良與進化。1984年推出渦輪引擎款、86年推出Irmscher款，而88年則推出了Lotus製轉向系統款。特別是Lotus的這款，在懸吊系統方面進行了大幅度的改良，並提升了運動性能。

Isuzu

Bellett

取得方法

舊車專門店

Drivetrain FR



Specification

引擎形式	直列4汽缸	車寬	1495mm
排氣量	1584cc	車高	1325mm
最大馬力	120(120)ps/6400rpm	車重	970kg
最大扭力	14.5kgm/5000rpm	重量／馬力比	8.08kg/ps
車長	4015mm	重量／扭力比	66.90kg/kgm

Bellett在1963年以4門Sedan的規格推出，翌年並以雙門Coupe的規格參加了日本首度的GT錦標賽。懸吊系統為四輪獨立式，而後輪採用擺動軸式懸吊。1969年，裝載雙凸輪軸的試作車款獲得了全日本汽車大賽總冠軍。70年時以GT-R的名稱推出。將輻射輪胎、大型霧燈、高背座椅及真皮方向盤等都列為標準配備，是相當豪華的款式。之後也曾推出1800GT款，生產至1973年為止。

Jaguar

E-Type

Drivetrain FR

取得方法

在不列顛GT大獎盃中獲勝



Specification

引擎形式	直列6汽缸	車寬	1650mm
排氣量	3781cc	車高	1220mm
最大馬力	269(269)ps/5500rpm	車重	1219kg
最大扭力	36kgm/4000rpm	重量／馬力比	4.53kg/ps
車長	4440mm	重量／扭力比	33.86kg/kgm

E-Type為XK150的後繼車款，是一部雙座式Coupe。1961年的日內瓦車展中首度推出。車身構造由駕駛艙到車尾皆為一體成形，再以副骨架相連結並放入引擎部份。懸吊系統為前輪雙叉骨式加上縱置扭桿彈簧的組合，而後輪則是採2具避震器與避震彈簧的變形雙叉骨系統。在轉向系統等各方面都大量導入了曾經稱霸Le Mans大賽之D-Type的設計。

Jaguar

S-Type

Drivetrain FR

取得方法

英國－Jaguar－92130



Specification

引擎形式	V型8汽缸	車寬	1818mm
排氣量	4196cc	車高	1447mm
最大馬力	405(405)ps/6100rpm	車重	1800kg
最大扭力	56.4kgm/3500rpm	重量／馬力比	4.44kg/ps
車長	4877mm	重量／扭力比	31.91kg/kgm

S-Type屬於Jaguar的限量頂級Saloon款。推出當時，本來有3L·V6引擎及4L·V8引擎兩種版本。但在2002年小幅改款時，V6引擎變為2.5L及3L兩種，V8引擎則提升為4.2L。前輪懸吊系統為新開發的產品，而後輪則是改良後的系統。兼顧了忠實的操控性與優越的加速性。R款是改用2002年追加的專屬底盤，並換裝上Jaguar史上最強4.2L機械增壓引擎的搶手車款。

Jaguar

Jaguar

XJ 220

[illegible] 1992 — Drivetrain MR

◆ 取得方法

英國－Jaguar－749140





Rear View

Specification

[illegible]	V型6汽缸	[illegible]	2000mm
排氣量	3498cc	車高	1150mm
[illegible]	550(524)ps/7200rpm	[illegible]	1372kg
最大扭力	65.66kgm/4500rpm	重量／馬力比	2.49kg/ps
車長	4860mm	重量／扭力比	20.90kg/kgm

這部Jaguar是1988年於伯明翰車展中展出的試作型超級跑車，而1991年東京車展時宣布它將是只推出350部的限量車款。XJ 220的名稱是因為這部車以當時市面上販賣車種中的最高時速220英里（約352公里）為目標的關係而來的。開發時採用的是V型12汽缸自然進氣引擎，不過推出時換成了3.5L．V型6汽缸DOHC雙渦輪引擎，可以發出550ps馬力。擁有優越空力性能的車身同時也兼具了Jaguar獨特的美感。

Jaguar

XJ 220

[illegible] 2001 — Drivetrain MR

◆ 取得方法

在歐洲錦標賽中獲勝





<< Rear View

Specification

引擎形式		車寬	2007mm
排氣量	3498cc	車高	1150mm
[illegible]	550(550)ps/7200rpm	[illegible]	1180kg
最大扭力	65.7kgm/4500rpm	重量／馬力比	2.15kg/ps
車長	4930mm	重量／扭力比	17.96kg/kgm

XJ 220在1988年伯明翰車展展出試作型車款後，再經過TWR Jaguar車隊的磨練，終於完全成熟。碳纖維及蜂巢結構式鋁合金打造的底盤，加上貼有鋁片的輕量高剛性車身。引擎則為Group C等級的XJR 11用，微調後之3.5L．V型6汽缸DOHC雙渦輪引擎，可發揮550ps馬力。參加1993年Le Mans 24小時耐久大賽時，雖然拿下了第1名，但卻因違反規定而被取消資格，之後的比賽也沒有留下值得一提的成績。

Jaguar

XKR

Drivetrain FR

■ 取得方法

英國－Jaguar－118450





<< Rear View

XK車系是將E-Type的造型以現代風格改裝後，於1996年再度推出的車款。上市時採用的是4L・V型8汽缸機械增壓式引擎，不過2002年提升排氣量至4.2L。運用電子控制六速自排的話，0到100公里加速只需5.4秒，可說是Jaguar車款中最快的。R-Performance裝有20吋鋁合金輪圈與專用懸吊系統等選購配備，可說是一款兼具Jaguar跑車性能及豪華風格的車。

Specification

引擎形式	V型8汽缸	車寬	1829mm
排氣量	4196cc	車高	1271mm
最大馬力	406(395)ps/6100rpm	車重	1735kg
最大扭力	56.4kgm/3500rpm	重量／馬力比	4.27kg/ps
車長	4760mm	重量／扭力比	30.76kg/kgm

Jaguar

XKR

Drivetrain FR

■ 取得方法

中古車 90年代後半





<< Rear View

1996年，E-Type系列車款在隔了21年後，終於又發表了採雙門、2＋2座位的新一代跑車，此即為XK系列。由傳統的橢圓形前車身，挑高中段曲線及略翹的後段所構成的造型，讓人感受到Jaguar獨特的優雅、柔順及力道。頂級款XKR裝有4L・V型8汽缸DOHC機械增壓引擎，最高可以發揮375ps馬力。懸吊系統方面則採用電腦主動式懸吊系統「CATS」，兼顧了速度及乘坐時的高度舒適性。

Specification

引擎形式	V型8汽缸	車寬	2015mm
排氣量	3996cc	車高	1296mm
最大馬力	375(385)ps/6150rpm	車重	1640kg
最大扭力	53.6kgm/3600rpm	重量／馬力比	4.37kg/ps
車長	4760mm	重量／扭力比	30.60kg/kgm

Jay Leno
Jensen

Jay Leno
Tank Car

[illegible] 2000 | Drivetrain FR

取得方法
通過任務競賽 11～20關





<< Rear View

Specification

引擎形式	V型12汽缸	車寬	-mm
排氣量	29333cc	車高	-mm
最大馬力	990(901)ps/-rpm	車重	(3500)kg
最大扭力	207.4kgm/-rpm	重量／馬力比	3.88kg/ps
車長	-mm	重量／扭力比	-kg/kgm

這部外型獨一無二的Roadster是改裝跑車的王者——Randy Grubb去拜訪生產1955年製M47巴頓式戰車引擎的Jay Leno工廠時所誕生的。裝載的引擎即為戰車用鋁合金V型12汽缸氣冷式OHV引擎，最大出力可達810ps馬力。變速器則是採用在製造軍用車輛方面頗受好評的ALLISON公司製六速手排。這部車並不只是因為一時興起而製作出來的，而是一部灌注了對「全美國製」熱情的傑作。

Jensen
Interceptor

[illegible] | Drivetrain FR

取得方法
國際B級執照考試 全金盃合格





<< Rear View

Specification

引擎形式	V型8汽缸	車寬	1753mm
排氣量	7212cc	車高	1346mm
最大馬力	390(390)ps/4700rpm	車重	1814kg
最大扭力	67.7kgm/3200rpm	重量／馬力比	4.65kg/ps
車長	4775mm	重量／扭力比	26.79kg/kgm

英國Jensen是以世界最先製造出4WD跑車與採用全輪碟煞而聞名的廠商。Interceptor是一部採用美製引擎、義大利設計車身，最後由英國熟練工人裝配而成，世界首部量產型4WD跑車。MkIII裝有Chrysler製7.0L引擎，最高時速可達到220公里。此外，煞車系統也採用了Servo（制動力加倍裝置），在安全方面亦導入了當時最先進的技術。

Lancia

STRATOS

Drivetrain MR

◎ 取得方法

義大利－Lancia－133970





STRATOS在1970年的都靈車展中首次發表，而於1972年展示販售型試作車。由Marcello Gandini所設計的楔形車身十分獨特，前後一體成型的整流罩設計也有考慮到整備性的問題。放置在中央一體成型＋方形斷面骨架底盤中央的動力單元，是同屬於Fiat旗下的Ferrari Dino所採用的2.4L．V6DOHC引擎經過微調的版本。配合低速檔及密齒比變速器，讓它成為一部極具競爭力的車。

Specification

[illegible]	V型6汽缸	[illegible]	1750mm
[illegible]	2418cc	[illegible]	1114mm
[illegible]	188(189)ps/7400rpm	[illegible]	980kg
[illegible]	23kgm/4000rpm	[illegible]	5.21kg/ps
[illegible]	3710mm	[illegible]	42.61kg/kgm

Lancia

STRATOS

Drivetrain MR

◎ 取得方法

在霧林尼拉力賽（困難）中獲勝





這部STRATOS是在1970年的都靈車展展出，由Bertone工作室設計，車身極端楔形的試作車。STRATOS是從在義大利文中代表「平流層」的詞發展而來的新字，它以前所未見的宇宙船般設計吸引了人們的注意。於1974年首度取得認證在WRC大賽出賽後，立即就拿下了當年的冠軍。從1975年開始正式參賽，直到1977年Fiat 131於WRC參賽，為它的賽史打上休止符為止，可說是建立起Lancia在Rally大賽的黃金時代的車款。

Specification

[illegible]	V型6汽缸	[illegible]	1750mm
[illegible]	2418cc	[illegible]	-mm
[illegible]	274(277)ps/7400rpm	[illegible]	(880)kg
[illegible]	-kgm/-rpm	[illegible]	3.18kg/ps
[illegible]	3710mm	[illegible]	-kg/kgm

Lancia

DELTA HF

Drivetrain 4WD

取得方法

中古車 90年代前半





<< Rear View

它是將自推出以來就連續奪得多次世界冠軍盃優勝的Delta HF Integrale加以改良後，於1991年上市的Evolutione車款。向外突出的Blister Fender、車體後方追加的車頂擾流板，利用前車身空間設置的大量進氣口等設計都是由實戰經驗中進化而來的。大幅提升過剛性的車體，透過新設計的強化懸吊系統，創造出了高度安定的操控性。裝載的16V引擎的馬力比舊款高出10ps。

Specification

引擎形式	直列4汽缸	車寬	1770mm
排氣量	1995cc	車高	1365mm
最大馬力	213(213)ps/5750rpm	車重	1350kg
最大扭力	31kgm/3500rpm	重量／馬力比	6.34kg/ps
車長	3900mm	重量／扭力比	43.55kg/kgm

Lancia

Delta HF

Drivetrain 4WD

取得方法

在恩布里亞拉力賽（普通）中獲勝





<< Rear View

在1990、91年連續被TOYOTA奪走WRC大賽車手冠軍的Lancia，於92年將參賽團隊委託給Jolly Club後，繼續參賽。為了超越TOYOTA的CELICA，Lancia投入了Delta HF Integrale Evolutione。為了提升空力性能，所以它裝上了大型後擾流翼，為Group A賽事而改裝的引擎馬力可達300ps。這一年，由於有Juha Kankkunen及Didier Auriol等人的活躍，Lancia成功地達成了車廠冠軍六連霸的成績，之後Lancia就不曾再參加過WRC大賽。

Specification

引擎形式	直列4汽缸	車寬	1770mm
排氣量	1995cc	車高	1380mm
最大馬力	300(300)ps/7000rpm	車重	1120kg
最大扭力	43.5kgm/4500rpm	重量／馬力比	3.73kg/ps
車長	3900mm	重量／扭力比	25.75kg/kgm

Lancia

Delta S4

[illegible] 1986　**Drivetrain** 4WD





<< Rear View

取得方法

在恩布里亞拉力賽（困難）中獲勝

Delta S4在1984年底於WRC大賽的Group B賽事中首次登場。它的車款代號為038，自037開始都是由Abarth公司進行開發的。動力單元採用1759cc直列4汽缸DOHC引擎，以縱置的方式放置於車身中央。搭配上Roots式機械增壓器及渦輪增壓器的組合，讓它可以發揮出高達400ps以上的最大馬力。在1985年的RAC Rally賽最後一站中也有出賽，雖然是第一戰，不過卻一口氣獲得了1-2的成績展現出其驚人的性能。

Specification

[illegible]	直列4汽缸	[illegible]	1880mm
[illegible]	1759cc	[illegible]	1360mm
[illegible]	456(456)ps/8000rpm	[illegible]	890kg
[illegible]	46kgm/5000rpm	[illegible]	1.95kg/ps
[illegible]	3990mm	[illegible]	19.35kg/kgm

Land Rover

Range Stormer

[illegible] 2004　**Drivetrain** 4WD





<< Rear View

取得方法

在優勝美地越野賽 I（容易）中獲勝

它是Land Rover在底特律車展中發表的高性能SUV運動休旅概念車。採用Jaguar的機械增壓式V8引擎。此外還搭配了六段式設定的行車程式，它的特徵是電腦會自動將氣壓式懸吊系統、六速自排動力傳動系統、油門反應、牽引力等進行最佳化設定。此外，內裝部分採鋁和皮革結合而成的新潮設計，而為對應長途旅行時的煩悶，在後方座位也設有DVD播放機等設備，毫不馬虎。

Specification

[illegible]	V型8汽缸	[illegible]	1943mm
[illegible]	4196cc	[illegible]	1713mm
[illegible]	350(350)ps/-rpm	[illegible]	2500kg
[illegible]	-kgm/-rpm	[illegible]	7.14kg/ps
[illegible]	4725mm	[illegible]	-kg/kgm

Lister

Storm V12

年份：1999 Drivetrain FR

■ 取得方法

在鈴鹿1000公里中獲勝





Rear View

由Jaguar車系的有名小型改造廠Lister集合過去製造賽車經驗而獲得的成果就是這部Lister STORM。2+2座位式雙門轎車骨架採用鋁合金一體成形方式製作，此外，一部分車身也採用碳纖維等材料，可說是標準的超級跑車規格。放置在前車身內的動力單元為Jaguar製7.0L．V型12汽缸引擎，可以產生549ps的馬力。如此強大的能量將會透過六速手排的變速器傳達到後輪以驅動車輛。

Specification

引擎形式	V型12汽缸	車寬	1975mm
排氣量	6996cc	車高	1321mm
最大馬力	602(602)ps/6100rpm	車重	1438kg
最大扭力	80.2kgm/3450rpm	重量／馬力比	2.39kg/ps
車長	4547mm	重量／扭力比	17.93kg/kgm

Lotus

Esprit V8

年份：2002 Drivetrain MR

■ 取得方法

英國－Lotus－116520





Rear View

Esprit自1975年推出後，期間經歷了排氣量提升為2.2L、追加渦輪款式、1987年改款、1996年換裝V型8汽缸引擎等，是一部持續進化的車款。在最後的版本中不但裝有OZ製合金鋼圈、前後擾流板，在內裝方面也採用了Alcantara高密度纖維及真皮，與其說它是高性能GT賽車，不如說它是一部豪華雙門轎車可能更為貼切。雖然在2003年12月停止一切生產及銷售，不過至今仍可說是一部世界知名的超級跑車。

Specification

引擎形式	V型8汽缸	車寬	1883mm
排氣量	3506cc	車高	1150mm
最大馬力	355(358)ps/6500rpm	車重	1380kg
最大扭力	40.78kgm/4250rpm	重量／馬力比	3.89kg/ps
車長	4369mm	重量／扭力比	33.84kg/kgm

Lotus

Esprit

Drivetrain MR





■ 取得方法

中古車 90年代後半

在1975年登場的第一代Esprit銳利的外型，於1987年推出的第二代車款中變得更加洗鍊。Lotus製的3.5L．V型8汽缸引擎，搭配上雙渦輪，讓它能產生349ps的最大馬力。在懸吊系統方面，前輪採雙A臂懸吊，而後輪懸吊則是採橫向連桿式加上輻射吊臂，前後輪煞車都使用通風碟式煞車。它可說是名廠Lotus推出的純正血統標準跑車。

Specification

引擎形式	V型8汽缸	車寬	1883mm
排氣量	3506cc	車高	1150mm
最大馬力	354(358)ps/6500rpm	車重	1325kg
最大扭力	40.78kgm/4250rpm	重量／馬力比	3.74kg/ps
車長	4369mm	重量／扭力比	32.49kg/kgm

Lotus

Esprit

Drivetrain MR





■ 取得方法

中古車 90年代後半

為因應人們對於1987年推出的第二代Esprit加大馬力的要求，在1996年時，Lotus推出了換裝新引擎的款式。它的3.5L．V8DOHC雙渦輪引擎可以發出350ps的馬力。如此一來，Esprit也成了可以和義大利車廠超級跑車媲美的車種。V8款式可分成較趨向輕型跑車的GT及較豪華的SE這兩種款式。在SE款中，OZ Racing生產的鋁合金鋼圈、跑車皮椅，MOMO製跑車方向盤，ABS等都被列入標準配備。

Specification

引擎形式	V型8汽缸	車寬	1883mm
排氣量	3506cc	車高	1150mm
最大馬力	354(358)ps/6500rpm	車重	1380kg
最大扭力	40.78kgm/4250rpm	重量／馬力比	3.90kg/ps
車長	4369mm	重量／扭力比	33.84kg/kgm

Lotus

Esprit

Drivetrain MR



Specification

引擎形式	V型8汽缸	車寬	1883mm
排氣量	3506cc	車高	1150mm
最大馬力	354(358)ps/6500rpm	車重	1300kg
最大扭力	40.82kgm/4250rpm	重量／馬力比	3.67kg/ps
車長	4369mm	重量／扭力比	31.85kg/kgm

取得方法

英國－Lotus－126240

持續進化的Esprit，在1999年Lotus創立50週年之際，推出了集大成的Sport 350。是一部以V8款式為基礎，以徹底輕量化與提高骨架剛性為主軸來進行開發的車款，較具代表性的裝備為鋁製後方GT擾流尾翼及OZ製17/18英吋鎂合金輪圈等。前後輪煞車均為AP Lockheed公司製品，而懸吊系統為Monroe製避震器搭配Eibach彈簧的專用設計。全世界一共只銷售了50輛，是一部非常罕見的特殊車款。

Lotus

Esprit

Drivetrain MR



Specification

引擎形式	直列4汽缸	車寬	1860mm
排氣量	2174cc	車高	1113mm
最大馬力	218(218)ps/6000rpm	車重	1146kg
最大扭力	30.4kgm/4250rpm	重量／馬力比	5.26kg/ps
車長	4191mm	重量／扭力比	37.70kg/kgm

取得方法

在MR挑戰賽中獲勝

Esprit是在1975年時，以Europa後繼車款的姿態亮相的。架設在鋼製骨架上的FRP車身乃出自於Giugiaro之手，堪稱是楔形車身設計的範本之一。採用Vauxhall公司生產的2L直列4汽缸內藏雙凸輪軸引擎，可以發出160ps的馬力。之後持續進化為2.2L引擎、加裝渦輪增壓器的Esprit，在1987年發展為初期型最後版本的高壓縮比規格Turbo HC。藉由壓縮比的提升，最大馬力可達215ps。

Lotus

Lotus Elan

Drivetrain FR





Specification

引擎形式	直列4汽缸	車寬	1422mm
排氣量	1558cc	車高	1149mm
最大馬力	105(106)ps/5500rpm	車重	639kg
最大扭力	14.9kgm/4000rpm	重量／馬力比	6.09kg/ps
車長	3683mm	重量／扭力比	42.89kg/kgm

取得方法

在Lotus古典盃中獲勝

Elan是在1962年時，以Elite的後繼車款身分推出的。鋼板製成的Y字型骨架，上面架的是FRP車身，前輪懸吊系統為雙叉骨式，後輪則為輻射吊臂與避震彈簧的組合。也配有四輪碟煞，各方面都符合當時對高性能跑車的要求。引擎部分則是以Ford 116E為基礎，加裝上Lotus製雙凸輪軸，雖然在1.5L排氣量下就可以發揮100ps的馬力，不過後期則全部改為出口用的1.6L105ps規格。

Lotus

Elise

Drivetrain MR





Specification

引擎形式	直列4汽缸	車寬	1719mm
排氣量	1796cc	車高	1143mm
最大馬力	122(122)ps/5600rpm	車重	714kg
最大扭力	17.14kgm/4500rpm	重量／馬力比	5.85kg/ps
車長	3785mm	重量／扭力比	41.66kg/kgm

取得方法

英國－Lotus－41060

Elise於1995年的法蘭克福車展首次亮相，在96年開始正式銷售，而於2000年時交棒給新一代的車款，外型也由原本略帶圓形的設計改變為線條分明的樣式。兼具舒適乘坐性與敏銳運動性的懸吊系統，前後輪均為雙叉骨式，且裝有經過Lotus調校的Bilstein製避震器。標準款式的Elise裝有英國Powertrain公司製K18 unit 1.8L・直列4汽缸DOHC引擎，擁有118ps的馬力，傳動系統為五速手排。

Lotus

Lotus
Elise

■ 取得方法

英國－Lotus－54410

Drivetrain MR





Specification

引擎形式	直列4汽缸	車寬	1719mm
排氣量	1796cc	車高	1117mm
最大馬力	192(192)ps/7800rpm	車重	860kg
最大扭力	18.46kgm/6800rpm	車重/馬力比	4.48kg/ps
車長	3785mm	車重/扭力比	46.59kg/kgm

「Elise 111R」是在2004年登場的Elise頂級車款。裝有TOYOTA製2ZZ-GE 1.8L・直列4汽缸DOHC引擎，搭配VVTL-i（連續可變汽門正時系統），可以發出192ps的馬力。變速箱同樣為TOYOTA製的六速手排，從時速0到100公里加速所需時間為5.2秒，最高時速241公里。雖然車重比「Elise」增加了40kg，不過懸吊系統的彈性係數也強化了約20％，將此系列中首度導入的ABS煞車列為標準裝備，是相當熱門的車款。

Lotus
Elise

■ 取得方法

英國－Lotus－51680

Drivetrain MR





Specification

引擎形式	直列4汽缸	車寬	1719mm
排氣量	1796cc	車高	1143mm
最大馬力	158(156)ps/7000rpm	車重	806kg
最大扭力	17.85kgm/3500-4650rpm	車重/馬力比	5.10kg/ps
車長	3785mm	車重/扭力比	45.15kg/kgm

第二代Elise於2003年時分成了120和111兩種款式。在K18 unit 1.8L・直列4汽缸DOHC引擎內新增了多點式噴射系統，普通款可發出119ps的馬力，而附有VVC（可變汽門）的則能發生156ps的馬力。裝備這個高動力單元的款式為111，而內裝真皮座椅的豪華版本則是111S。在同年7月，除了普通款「Elise」與高動力款「Elise 111」之外，兩者都新增了裝備更加充實的「S」級款式，設定了這4種級別。

Lotus

Elise

Drivetrain MR





■ 取得方法

中古車 90年代後半

Elise 190是將原本就只有690kg的車體重量再削減20kg，並且換裝上可以輸出190ps馬力的動力單元的款式。雖然採用和普通版相同的K18型unit，不過它對包括排氣口在內的部分都進行了改裝，每1ps的馬力只需要負擔3.5kg不到的重量，創造出爆發性的加速能力。懸吊系統方面使用專用的彈簧、避震器及平衡桿。接頭採用滑枕式滾珠軸承，可說是一部將性能發揮到極限的輕量型跑車。

Specification

引擎形式	直列4汽缸	車寬	1701mm
排氣量	1796cc	車高	1202mm
最大馬力	193(190)ps/7000rpm	車重	670kg
最大扭力	19.3kgm/4900rpm	重量／馬力比	3.47kg/ps
車長	3726mm	重量／扭力比	34.72kg/kgm

Lotus

Elise

Drivetrain MR





■ 取得方法

在Elise盃中獲勝

以發表許多限量顏色車款而蔚為話題的Elise，這次推出的Type 72是模仿過去的F1賽車「Lotus72」款式的特別限定車。以裝有VVC（可變汽門）引擎的111S為基礎，由金屬光澤星光黑的特別顏色車身搭配裝有8道輪幅的金色輪圈，內裝方面則是採用金色Alcantara高密度纖維座椅。門板及方向盤也都是黑色和金色兩種JPS色彩的搭配，十分協調。

Specification

引擎形式	直列4汽缸	車寬	1719mm
排氣量	1796cc	車高	1143mm
最大馬力	122(122)ps/5500rpm	車重	756kg
最大扭力	17.14kgm/3500-4500rpm	重量／馬力比	6.20kg/ps
車長	3785mm	重量／扭力比	44.11kg/kgm

Lotus

Motor Sport Elise

年份：1999 **Drivetrain** MR

Front View





Specification

引擎形式	直列4汽缸	車寬	1716mm
排氣量	1796cc	車高	1200mm
最大馬力	203(204)ps/8000rpm	車重	700kg
最大扭力	20kgm/-rpm	重量／馬力比	3.45kg/ps
車長	3796mm	重量／扭力比	35.00kg/kgm

取得方法

英國－Lotus－97180

為了再度回到比賽場，Lotus Motorsports以普通的Elise做為基礎，開發了這部Motor Sport Elise。動力單元為Rover K系列1.8公升引擎，由英國改裝高手JANSPEED進行改裝後，最高可以輸出200ps的馬力，最大扭力為20.0kgm。經過大幅度改造後，在開發時就將車重設定為以700kg為目標，是一部以擁有強大潛力而自傲的輕型跑車。

Lotus

Europa Special

年份：1971 **Drivetrain** MR





Specification

引擎形式	直列4汽缸	車寬	1635mm
排氣量	1558cc	車高	1080mm
最大馬力	128(128)ps/6500rpm	車重	730kg
最大扭力	15.6kgm/5500rpm	重量／馬力比	5.70kg/ps
車長	4000mm	重量／扭力比	46.79kg/kgm

取得方法

在不列顛輕量車賽中獲勝

Europa以Lotus Seven後繼車款姿態在1966年推出，是一部大量沿用既存零件的低價正統派輕型跑車。它的骨架和Elan正好前後相反，而齒輪箱及FF車款Renault 16用的1.5L．OHV引擎都中置於車身。獨特的外型卻也導致後方視野不良，所幸日後把後段車身的高度降低，改善了這個問題。在1971年換裝Lotus製雙凸輪軸1.6L引擎，1972年推出的SPECIAL則以加大汽門的方式將最大馬力提高到了126ps的馬力。

Lotus

Lotus Carlton

Drivetrain FR





取得方法

中古車 90年代前半

其實Lotus本來也是一間將其他公司生產的車輛進行改裝後再推出的小型改裝廠，而型號為「104」的這部Carlton也不例外，它是以OPEL OMEGA的VAUXHALL為基礎改裝而成的Lotus車。引擎排氣量由原本的3L加大為3.6L，並且改為每個汽缸有4個汽門。裝上雙渦輪之後，它可以發出360ps以上的馬力。以雙叉骨＋彈簧／多連桿式懸吊，配上AP製煞車、專用空力套件後，最高時速可以達到280公里以上。

Specification

引擎形式	直列6汽缸	[illegible]	1930mm
排氣量	3615cc	[illegible]	1435mm
最大馬力	382(382)ps/5200rpm	[illegible]	1655kg
最大扭力	56.84kgm/4200rpm	[illegible] 馬力比	4.33kg/ps
車長	4763mm	[illegible]	29.12kg/kgm

MARCOS

Mini Marcos

Drivetrain FF





取得方法

在MINI・MINI大作戰中獲勝

MARCOS公司是英國的小型改裝廠之一。利用MINI的動力傳動系統的想法是當時的老闆Jam和朋友一起想到的。這部沿用MINI的零件，改用FRP製車體的廉價車款，在推出時就接獲了144部的訂單。在1966年，裝有經BMC公司改裝，1275cc・Cooper S引擎的MINI MARCOS參加了Le Mans大賽，雖然是最後一名，不過跑完了全程。設計者是參與了AC Cobra設計的Newell。至今仍然很受歡迎，於1991年還開始重新生產。

Specification

引擎形式	直列4汽缸	[illegible]	1440mm
排氣量	1275cc	[illegible]	1120mm
最大馬力	77(77)ps/5900rpm	[illegible]	559kg
最大扭力	10.9kgm/3000rpm	[illegible]	7.26kg/ps
車長	3470mm	[illegible]	51.28kg/kgm

Mazda
787B

年份：1991 Drivetrain MR

■ 取得方法

日本－Mazda－350000
中古車 90年代前半





<< Rear View

雖然Mazda自1979年來持續參加Le Mans 24小時耐久大賽，但由於SWC修改規定之故，從1992年開始，轉子引擎車種將無法再參加Le Mans大賽。因此，Mazda於1990年竭盡全力開發了「787」。這部碳纖維複合材質底盤上配備能輸出700ps馬力的R26B型四轉子引擎的「787」雖然備受期望，卻因油路和電路系統發生問題而退出。然而翌年1991，改良型的「787B」在與Mercedes激烈競爭後，獲得了日本車種的第一個總冠軍。

Specification

引擎形式	[illegible]	車寬	1994mm
排氣量	654x4cc	車高	1003mm
最大馬力	700(803)ps/9000rpm	車重	830kg
最大扭力	62kgm/6500rpm	重量／馬力比	1.19kg/ps
車長	4782mm	重量／扭力比	13.39kg/kgm

Mazda
BP FALKEN RX-7

年份：2003 Drivetrain FR

■ 取得方法

在渦輪跑車賽中獲勝





這部BP FALKEN RX-7是以在Le mans大賽及IMSA中都相當活躍的RX-7（FC3S型）為基礎，為參加D1 GRAND PRIX大賽而改裝的車款。以輸出用規格的FC3S型車身，搭配用HKS製大型渦輪強化的引擎。車內裝有七點式防滾桿，可以確保車身剛性與安全性。其懸吊系統設定時重視於彎道初期階段的回頭性，以便在面對動力勝過自己的對手時，可以在甩尾時扳回劣勢。最大馬力大約可以輸出400ps。

Specification

引擎形式	Rotor×2	車寬	1690mm
排氣量	654x2cc	車高	1270mm
最大馬力	400(410)ps/-rpm	車重	1230kg
最大扭力	-kgm/-rpm	重量／馬力比	3.08kg/ps
車長	4335mm	重量／扭力比	-kg/kgm

Mazda

RX-7

[illegible]2001 | Drivetrain FR

■ 取得方法

在Roadster4小時耐久賽中獲勝



Specification

引擎形式	Rotor×3	車寬	1860mm
排氣量	-cc	車高	1140mm
最大馬力	-(508)ps/-rpm	車重	1080kg
最大扭力	-kgm/-rpm	車重/馬力比	2.13kg/ps
車長	4460mm	車重/扭力比	-kg/kgm

RX-7 LM Race Car是GRAN TURISMO小組以FD為基礎所創造出來的LM Race Car。將動力單元由FD原本使用的13B雙轉子渦輪引擎更換為20B三轉子渦輪引擎後，最大馬力可輸出500ps/7000rpm。此外，考慮到賽車用輪胎的需求，所以裝備寬擋泥板，前擾流板與尾翼以強化空力性能，還有採用附有冷卻用通風孔的引擎蓋等，是一部會讓手握控制器的玩家感到驚喜的車。

Mazda

RX-7

[illegible] | Drivetrain FR

■ 取得方法

日本－Mazda－39980



Specification

引擎形式	Rotor×2	車寬	1760mm
排氣量	654x2cc	車高	1230mm
最大馬力	280(297)ps/6500rpm	車重	1270kg
最大扭力	32kgm/5000rpm	車重/馬力比	4.54kg/ps
車長	4285mm	車重/扭力比	39.69kg/kgm

2002年4月，RX-7系列推出了限量發售的Spirit R系列車款。這個系列共可分成雙座五速手排規格的Type A、四人座五速手排規格的Type B，以及四人座四速自排的Type C等三種規格。其中Type A又因為兩個座位都是採用RECARO公司的紅色桶型座椅的關係，所以重量又減輕了10kg，而操控性能也更進一步地強化了。Spirit R Type A是RX-7史上行車性能提高到最強的版本，可說是非常適合它「最後的限定款」身分的究極RX-7。

Mazda

RX-7

年份 2001	Drivetrain FR

- 取得方法

中古車 90年代後半





Type R Bathurst R是一部採用了車高調整式避震器的特別款式車。這部車是以Type R為基礎改裝的，賣點在於可視車主的喜好調整車身高度。此外，採用碳纖維風格儀表板，充滿賽車感覺的駕駛艙也是一大特徵。Bathurst是為了紀念RX-7在澳洲舉辦的「Bathurst 12小時大賽」達成連續三年拿下冠軍（1992～94年），而於94年推出的，繼承了RX-7的特別限定款名稱的車。

Specification

引擎形式	Rotor×2	車寬	1760mm
排氣量	654x2cc	車高	1230mm
最大馬力	280(294)ps/6500rpm	車重	1260kg
最大扭力	32kgm/5000rpm	重量／馬力比	4.50kg/ps
車長	4285mm	重量／扭力比	39.38kg/kgm

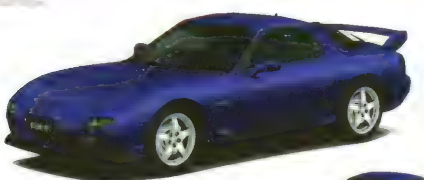
Mazda

RX-7

年份 1998	Drivetrain FR

- 取得方法

中古車 90年代後半





在1998年12月，RX-7進行了小幅改款，藉由強化渦輪增壓器的效率，使最大馬力提升到280ps。它們就是Type RS與Type R。特別是Type RS，配合它較輕的車重，所以重量／馬力比達到了頂級的4.57kg／ps，進一步地強化了加速性能。由於採用Abradable Seal令壓縮機的效率提升及採用超大流量渦輪而加大了流量的關係，渦輪增壓器的過給壓也增大為原來的約1.2倍。

Specification

引擎形式	Rotor×2	車寬	1760mm
排氣量	654x2cc	車高	1230mm
最大馬力	280(292)ps/6500rpm	車重	1280kg
最大扭力	32kgm/5000rpm	重量／馬力比	4.57kg/ps
車長	4285mm	重量／扭力比	40.00kg/kgm

Mazda

RX-7

車型：2000 **Drivetrain** FR





Specification

引擎形式	Rotor×2	車寬	1760mm
排氣量	654x2cc	車高	1230mm
最大馬力	280(292)ps/6500rpm	車重	1280kg
最大扭力	32kgm/5000rpm	重量／馬力比	4.57kg/ps
車長	4285mm	重量／扭力比	40.00kg/kgm

取得方法

中古車 90年代後半

2000年10月，RX-7進行了小幅改款。除了改變懸吊系統避震器的減衰力之外，還在動力轉向系統追加了單向閥，使操控性更加提升。在內裝方面，儀表部分採用了白色的錶面與鍍金外環，照明燈光也改成了紅色，進一步強調了它的跑車性格。此外，強化車側防撞鋼樑及追加4W-ABS的EBD（電子制動力分配系統）都讓它的安全性更為提升。而手排車款則追加了不踩離合器，引擎就不會起動的離合器互鎖裝置。

Mazda

RX-7

車型：1997 **Drivetrain** FR





Specification

引擎形式	Rotor×2	車寬	1760mm
排氣量	654x2cc	車高	1230mm
最大馬力	265(266)ps/6500rpm	車重	1280kg
最大扭力	30kgm/5000rpm	重量／馬力比	4.83kg/ps
車長	4280mm	重量／扭力比	42.67kg/kgm

取得方法

中古車 90年代後半

它是為紀念轉子引擎誕生30週年而推出的RX-7特別限定車款。以廣受歡迎的Type RS為基礎，換裝上重視速度的Type RZ專用裝備後，更加強化了它的行車性能。裝有Bilstein公司製避震器及高性能輪胎，創造出了更加優異的操控安定性能。此外，為了保持駕駛姿勢的安定，駕駛座除了中控台部分之外，在門邊也設置了護膝墊，而助手席則配備了鋁製的腳踏板。

Mazda

RX-7

年份：2000 **Drivetrain** FR

取得方法

中古車 90年代後半

<< Front View





<< Rear View

Specification

引擎形式	Rotor×2	車寬	1760mm
排氣量	654x2cc	車高	1230mm
最大馬力	280(294)ps/6500rpm	車重	1270kg
最大扭力	32kgm/5000rpm	重量／馬力比	4.54kg/ps
車長	4285mm	重量／扭力比	39.69kg/kgm

特別限定車款的Type RZ是一款採用了RECARO公司製專用桶型座椅的雙座規格車，搭配Bilstein製懸吊系統，BBS製專用鋁合金輪圈等，使車身重量減輕了約10kg，是極力強化行車性能的車款。車身顏色為專用的雪白珍珠雲母色，限定推出175輛。4W-ABS的控制電腦由原來的8位元提升到16位元，同時追加了EBD（電子制動力分配系統），可以縮短緊急煞車時所需的制動距離及提升行車安定性。

Mazda

RX-8

[illegible] **Drivetrain** FR

取得方法

日本－Mazda－24000

<< Front View





<< Rear View

Specification

引擎形式	Rotor×2	車寬	1770mm
排氣量	654x2cc	車高	1340mm
最大馬力	210(210)ps/7200rpm	車重	1310kg
最大扭力	22.6kgm/5000rpm	重量／馬力比	6.24kg/ps
車長	4435mm	重量／扭力比	57.96kg/kgm

最大的特徵是採對開式的4個門。沒有中柱，後門是往後藉絞鍊拉開的。因為沒有中柱，而使上下後座時更加方便。此外，後門為鋁製的輕型門，所以很容易打開。配備的引擎是採自然進氣卻擁有最大馬力250ps的新開發轉子引擎「RENESIS」。可說是一具保持了小型輕量這項轉子引擎原有的優點，同時兼顧了強大馬力及環保的新世代轉子引擎。車身的重量分配也保持為前後50：50的理想值。

Mazda

RX-8

2001 Drivetrain FR

■ 取得方法

在筑波濕地賽（普通）中獲勝





它是在2001年1月的底特律車展中發表的RX-8概念車款。裝載轉子引擎的四座四門跑車是相當少見的，因此立即就吸引了世人的注意。而它同時也是展現Mazda對轉子引擎所抱持的超乎尋常熱情的車款。它的前身是在1999年秋季時舉辦的東京車展中展出的概念車「RX-EVOLV」。以這部車款為基礎，再繼續朝量產方向進化之後，就成了市面上銷售的款式。

Specification

引擎形式	Rotor×2	車寬	1781mm
排氣量	654x2cc	車高	1331mm
最大馬力	250(285)ps/8500rpm	車重	1200kg
最大扭力	21.1kgm/7500rpm	重量／馬力比	4.80kg/ps
車長	4326mm	重量／扭力比	56.87kg/kgm

Mazda

RX-8

2001 Drivetrain FR

■ 取得方法

國際B級執照考試 全銀盃合格





繼底特律車展之後，於2001年10月的第35屆東京車展中，展出了RX-8的第二款概念車。雖然和底特律車展中展出的同樣都屬於四座四門轉子引擎跑車款式，不過車身設計在改良後更加線條分明、更具魄力，外表看起來更具跑車風範。身為擔負Mazda形象的概念車，它的量產型車款在推出時幾乎完全保留了原本的風貌，受到相當大的歡迎。

Specification

引擎形式	Rotor×2	車寬	1770mm
排氣量	654x2cc	車高	1340mm
最大馬力	250(285)ps/8500rpm	車重	(1200)kg
最大扭力	22.4kgm/7500rpm	重量／馬力比	4.21kg/ps
車長	4425mm	重量／扭力比	-kg/kgm

Mazda

RX-8

Drivetrain FR





Specification

引擎形式	Rotor×3	車寬	1940mm
排氣量	-cc	車高	1340mm
最大馬力	-(508)ps/-rpm	車重	1100kg
最大扭力	-kgm/-rpm	重量／馬力比	2.17kg/ps
車長	4577mm	重量／扭力比	-kg/kgm

取得方法

在RX-8盃中獲勝

它是以參加Le Mans大賽為前提，以RX-8為參考所虛擬出來的車款。車身的顏色令人想起過去Mazda歷代參賽車款。為了RX-8開發的新世代轉子引擎再配備渦輪增壓器，此動力單元的最大馬力可達500ps/7000rpm。此外，在車體剛性的強化，車體的輕量化等各方面也都有所改良。另外，為提升空力性能，所以裝備了裙板與大型後擾流板。懸吊系統方面，前輪採雙叉骨式，而後輪則是使用多連桿式懸吊系統。

Mazda

RX-8

Drivetrain FR





Specification

引擎形式	Rotor×2	車寬	1770mm
排氣量	654x2cc	車高	1340mm
最大馬力	210(210)ps/7200rpm	車重	1330kg
最大扭力	22.6kgm/5000rpm	重量／馬力比	6.33kg/ps
車長	4435mm	重量／扭力比	58.85kg/kgm

取得方法

日本－Mazda－27500

配備轉子引擎的四座四門跑車RX-8在2003年4月正式發表。這部Type E屬於自排車款中的高級版本。標準配備包括了Torsen LSD、真皮座椅、八向電動調整駕駛座椅、九揚聲器BOSE音響系統等，和普通的四速自排車級別相比，更具跑車風範也更加給人一種高級的感受，所以相當受歡迎。採用Activematic四速自排系統，可以透過方向盤換檔撥片來操作，即使是自排車種也能享受到跑車般操控感。

Mazda

RX-8

Drivetrain FR

取得方法

日本－Mazda－27500



RX-8 Type S的引擎前中置於車身，採用新設計的自然進氣轉子引擎「RENSIS」，配合輕盈的車身與新開發的輪內式前雙叉骨式懸吊系統，可以發揮無與倫比的運動性能。頂級款式的Type S是唯一採用六速手排的版本，最大馬力可達250ps，和其他級別相比，高出了40ps。可說是毫無保留地展現出了轉子引擎的魅力。

Specification

引擎形式	Rotor×2	車寬	1770mm
排氣量	654x2cc	車高	1340mm
最大馬力	250(285)ps/8500rpm	車重	1310kg
最大扭力	22kgm/5500rpm	重量/馬力比	5.24kg/ps
車長	4435mm	重量/扭力比	59.55kg/kgm

Mazda

Atenza

Drivetrain FF

取得方法

在FF挑戰賽中獲勝



在2001年10月舉辦的第35屆東京車展中，Atenza是以參考展示車的身分參展的。它是Mazda中級車世界戰略全新開發的重要一環。在海外則是以Mazda6的名稱推出。除了獨具一格的設計外，它也擁有能和歐洲其他代表性中級車相匹敵的運動性能及嶄新的外型。此外，它在進行設計與開發時也考慮到了等級典範：質感．靜音性、先進的安全性與對環境的影響等五大主題。

Specification

引擎形式	直列4汽缸	車寬	1780mm
排氣量	2300cc	車高	1435mm
最大馬力	178(178)ps/6500rpm	車重	(1300)kg
最大扭力	21.9kgm/4000rpm	重量/馬力比	7.93kg/ps
車長	4670mm	重量/扭力比	-kg/kgm

Mazda

Atenza

年份：[illegible]　Drivetrain FF

■ 取得方法

日本－Mazda－23500





<< Rear View

在Atenza上市約1年後的2003年7月時，Mazda推出了新版本「23Z(【Zi：】)」。它以23S為基礎，除了換裝215／45R18輪胎及16英吋大口徑前輪煞車碟盤之外，也採用了專用的改裝懸吊系統，高度兼顧了順暢的操控性與舒適的乘坐感。此外，為追求更高級的質感，它還採用了專用黑色半真皮座椅等內裝，可說是進一步提高跑車質感與高級感的頂級車款。

Specification

引擎形式	直列4汽缸	車寬	1780mm
排氣量	2260cc	車高	1445mm
最大馬力	178(178)ps/6500rpm	車重	1390kg
最大扭力	21.9kgm/4000rpm	重量／馬力比	7.81kg/ps
車長	4670mm	重量／扭力比	63.47kg/kgm

Mazda

Atenza

年份：2002　Drivetrain 4WD

■ 取得方法

在筑波濕地賽（容易）中獲勝

日本－Mazda－450000





<< Rear View

這部Atenza Touring Car是以Mazda的zoom-zoom企劃先鋒姿態亮相的中級跑車Atenza為基礎，由GRAN TURISMO製作小組自行將它改裝為賽車規格的車。在符合N1規定的範圍內，將引擎的最大馬力提高到約300ps／9000rpm的程度。此外，為了進一步強化車體剛性，所以裝上了N1用的防滾籠。前輪懸吊系統為雙叉骨式，後輪則是多連桿式，此外還搭配有強化彈簧與避震器。

Specification

引擎形式	直列4汽缸	車寬	1780mm
排氣量	-cc	車高	1435mm
最大馬力	-(301)ps/-rpm	車重	1070kg
最大扭力	-kgm/-rpm	重量／馬力比	3.55kg/ps
車長	4670mm	重量／扭力比	-kg/kgm

Mazda

efini RX-7

Drivetrain FR





Specification

引擎形式	Rotor×2	車寬	1760mm
排氣量	654x2cc	車高	1230mm
最大馬力	255(256)ps/6500rpm	車重	1260kg
最大扭力	30kgm/5000rpm	重量／馬力比	4.94kg/ps
車長	4280mm	重量／扭力比	42.00kg/kgm

取得方法

中古車 90年代前半

efini RX-7於1991年10月的東京車展中發表，而在兩個月後開始銷售。趁著徹底改款的機會，它也將原來的名稱「SAVANNA」換成了代表無限大的「efini」。由連續曲面構成的車身經過徹底輕量化，更加成熟的13B型RE引擎也裝上了會依序啟動兩具渦輪的漸進式雙渦輪。Type R是一款將雙油冷器及硬避震器等列為標準配備的跑車級別車款。

Mazda

efini RX-7

Drivetrain FR





Specification

引擎形式	Rotor×2	車寬	1760mm
排氣量	654x2cc	車高	1230mm
最大馬力	255(256)ps/6500rpm	車重	1260kg
最大扭力	30kgm/5000rpm	重量／馬力比	4.94kg/ps
車長	4280mm	重量／扭力比	42.00kg/kgm

取得方法

中古車 90年代前半

在efini RX-7推出約兩年後的1993年8月，它進行了首度小幅改款，讓它的行車性能更加成熟。這次改款的重點在於提升操控性，因此透過採用大口徑避震器等方式改良了懸吊系統，而藉由在後橫樑上增加牽引棒，以及前後上拉桿的硬質化等方法，進一步提升了車體的剛性。此外還將前方緩衝器加長而後方換用聚氨脂材質，減少了車體的側傾，將駕馭性能提高到了極限。

Mazda

efini RX-7

Drivetrain FR

■ 取得方法

中古車 90年代後半





<< Rear View

Specification

引擎形式	Rotor×2	車寬	1760mm
排氣量	654x2cc	車高	1230mm
最大馬力	265(266)ps/6500rpm	車重	1280kg
最大扭力	30kgm/5000rpm	重量／馬力比	4.83kg/ps
車長	4280mm	重量／扭力比	42.67kg/kgm

在1996年小幅改款時，它的車名也由「efini RX-7」改成了「Mazda RX-7」。外觀部分，後擾流板仍然和1995年款同樣採用雙支柱式，不過尾燈則變成了圓形的三連式燈。此外還換裝了專用的17英吋鋁合金輪圈，五速手排的終傳比也改為4.3000。在提高渦輪過給壓、強化行車電腦而使最大馬力有所提升的同時，和反應靈敏的RE引擎之搭配也使它的加速更為流暢。

Mazda

efini RX-7

Drivetrain FR

■ 取得方法

中古車 90年代前半





<< Rear View

Specification

引擎形式	Rotor×2	車寬	1760mm
排氣量	654x2cc	車高	1230mm
最大馬力	255(256)ps/6500rpm	車重	1260kg
最大扭力	30kgm/5000rpm	重量／馬力比	4.94kg/ps
車長	4280mm	重量／扭力比	42.00kg/kgm

在第二次小幅改款後推出的1995年款，是一款只銷售了短短10個月的版本。它的特徵是新設計的後擾流板與方形尾燈的組合。Type R-S是Type R大幅充實裝備後的新級別車款。本來一直屬於選購配備的17英吋BBS公司製鋁合金輪圈變成了標準配備，同時也採用了17英吋的煞車碟盤，高度提升了煞車的能力。此外，它的標準配備中也包括了MOMO製的真皮方向盤。

Mazda

efini RX-7

Drivetrain FR

取得方法

中古車 90年代前半



Type RZ是efini RX-7推出兩年後1992年的新增款，限量販賣300部。以Type R為基礎，基於「極致人車合一為目標」之理念而在型號名稱後附加了「Z」，是一部強調行車性能的跑車。售價405萬日幣。拆除了後方座位，改為兩人座，座椅也更換為RECARO公司製專用桶型座椅。為了強化性能，採用大口徑避震器及與Pirelli公司共同開發的專用輪胎Pirelli P-ZERO。而為了加強加速能力，也將終傳比由原來的4.100改為4.300。

Specification

引擎形式	Rotor×2	車寬	1760mm
排氣量	654x2cc	車高	1230mm
最大馬力	255(256)ps/6500rpm	車重	1230kg
最大扭力	30kgm/5000rpm	重量 馬力比	4.82kg/ps
車長	4280mm	重量 扭力比	41.00kg/kgm

Mazda

efini RX-7

Drivetrain FR

取得方法

中古車 90年代前半



第二代的Type RZ是在efini RX-7推出後第二次小幅改款的同時發表的。這次則是以紀念RX-7誕生15週年的特別限量車款姿態登場，限量只有前一代一半的150部而已，非常稀少。和第一代一樣是以Type R為基礎的雙座車款。將有名的懸吊系統廠商Bilstein製大型氣壓式避震器及ZEXEL公司製的賽車用強化型Torsen LSD，17英吋BBS專用輪圈等都列為標準配備，打造出了一部操控性能飛躍提升的高性能車款。

Specification

引擎形式	Rotor×2	車寬	1760mm
排氣量	654x2cc	車高	1230mm
最大馬力	255(256)ps/6500rpm	車重	1240kg
最大扭力	30kgm/5000rpm	重量 馬力比	4.86kg/ps
車長	4280mm	重量 扭力比	41.33kg/kgm

Mazda

Mazda
efini RX-7

Drivetrain FR

■ 取得方法

中古車 90年代前半




Specification

引擎形式	Rotor×2	車寬	1760mm
排氣量	654x2cc	車高	1230mm
最大馬力	255(256)ps/6500rpm	車重	1250kg
最大扭力	30kgm/5000rpm	重量／馬力	4.90kg/ps
車長	4280mm	重量／扭力	41.67kg/kgm

之前一直屬於限量款式的Type RZ，在1995年首度推出一般銷售款。和限量款時同樣，以Bridgestone生產的EXPEDIA S-07．17英吋輪胎、BBS公司製17英吋鋁合金輪圈為首，包括Bilstein製避震器、強化型LSD、RECARO製桶型座椅等都列為標準配備，除了這些配備之外，還新增了17英吋用大口徑煞車碟盤、和Type R-S相同的MOMO公司製真皮方向盤等。車身的顏色只有亮黑一種。

Mazda
efini RX-7

Drivetrain FR

■ 取得方法

中古車 90年代後半




Specification

引擎形式	Rotor×2	車寬	1760mm
排氣量	654x2cc	車高	1230mm
最大馬力	265(266)ps/6500rpm	車重	1250kg
最大扭力	30kgm/5000rpm	重量／馬力	4.72kg/ps
車長	4280mm	重量／扭力	41.67kg/kgm

在1996年1月小幅改款後，13B型雙轉子引擎變得更加有力，最大馬力增加了10ps，達到了265ps。不僅如此，當轉速處於7500rpm附近時，馬力將會提高13ps，在高轉速時的加速性能更加強化了。而Type RZ強大的動力也在輕量的底盤、強固的懸吊系統、17英吋用煞車碟盤等配備搭配下，得以盡情發揮在奔馳、轉彎、停止等基本性能上。強化到極限的運動性能讓它成為RX-7車系的代表車款，非常受歡迎。

Mazda

Autozam AZ-1

年份：1992 Drivetrain MR

取得方法

中古車 90年代前半





AZ-1是輕型敞篷車流行時，Mazda以Autozam的名稱推出的車款。採鷗翼上掀式車門，骨架採一體成型骨架構造，外覆樹脂車殼。諸如重心離地只有400mm等特徵都更加強化了它超級跑車般的存在感，即便與BEAT、Cappuccino相較，在三車種中也算是大放異彩。小型的車身讓它擁有優越的重量比，搭配Lock to Lock只有2.2圈的方向盤，可以讓人體會到靈敏的操控性。和ALTO WORKS一樣採用DOHC直列3汽缸渦輪引擎。

Specification

引擎形式	直列3汽缸	車寬	1395mm
排氣量	657cc	車高	1150mm
最大馬力	64(64)ps/6500rpm	車重	720kg
最大扭力	8.7kgm/4000rpm	重量／馬力比	11.25kg/ps
車長	3295mm	重量／扭力比	82.76kg/kgm

Mazda

Carol

年份：1962 Drivetrain RR

取得方法

[illegible]





Mazda 700在1961年的全日本汽車展中展出當時仍然算是輕型汽車，而在1962年2月開始銷售的Carol 360則是日本首部四門輕型車款。除了反向傾斜的崖式（Cliff Cut）後車窗外，還有高靜音的全鋁製水冷式4汽缸引擎，以及四輪獨立式懸吊系統等，導入了許多在輕型小客車中仍屬嶄新的嘗試，相當受歡迎。在同年5月推出的Deluxe，除了有豪華的內外裝之外，為了防止污垢附著，所以改變了後車窗的角度。

Specification

引擎形式	直列4汽缸	車寬	1295mm
排氣量	358cc	車高	1320mm
最大馬力	20（20）ps／7000rpm	車重	560kg
最大扭力	2.4kgm/3000rpm	重量／馬力比	28.00kg/ps
車長	2990mm	重量／扭力比	233.33kg/kgm

Mazda

KUSABI

2003 Drivetrain FF

取得方法

國內B級執照考試 全銀盃合格





Specification

引擎形式	直列4汽缸	車寬	1750mm
排氣量	1300cc	車高	1290mm
最大馬力	150(150)ps/6000rpm	車重	(900)kg
最大扭力	18.37kgm/3500rpm	重量／馬力比	6.00kg/ps
車長	3800mm	重量／扭力比	-kg/kgm

KUSABI是在2003年東京車展中登場的日常生活用小型跑車。由於車身造型像楔子般而得名。它在設計時就將從購物到兜風等日常生活中的各種狀況都考慮在內，透過兩用掀背式設計，行李箱也有兩種開關方式。附加中冷器的1.3L直列4汽缸機械增壓引擎，裝有兩具會視負荷及轉速來對進氣汽門的開關時間連續進行最佳化的S-VT，以150ps馬力為目標，持續進行開發。

Mazda

Cosmo Sport

Drivetrain FR

取得方法

在"RE"俱樂部中獲勝





Specification

引擎形式	Rotor×2	車寬	1595mm
排氣量	491x2cc	車高	1165mm
最大馬力	110(111)ps/7000rpm	車重	940kg
最大扭力	13.3kgm/3500rpm	重量／馬力比	8.55kg/ps
車長	4140mm	重量／扭力比	70.68kg/kgm

這部在1967年推出的Cosmo Sport，是全世界首部採用雙轉子引擎的車種，自此揭開了轉子引擎時代的序幕。轉子引擎是德國的Wankel博士開發的引擎，而Mazda在1961年向德國NSU公司買下它的開發權後，經過了兩年三百萬公里的測試，終於進入了實用化的階段。它配備的L10A型引擎的最大馬力為110ps／7000rpm，最大扭力為13.3kgm／3500rpm，最高速度可達185km／h。

Mazda

Cosmo Sport

1968 Drivetrain FR

■ 取得方法

舊車專門店



以世界首部配備轉子引擎車種震撼世界的Cosmo Sport，在推出後第二年的1968年就進行了小幅改款。動力單元換裝新開發的L10B型轉子引擎，創造了最大馬力128ps／7000rpm，最大扭力14.2kgm／5000rpm，最高速度200km／h的記錄。另外，為了因應高馬力帶來的高溫，強化冷卻效率，所以散熱柵的開口部份也加大了。此外還新增了警示燈及停車燈。

Specification

引擎形式	Rotor×2	車寬	1595mm
排氣量	491×2cc	車高	1165mm
最大馬力	128(128)ps/7000rpm	車重	960kg
最大扭力	14.2kgm/5000rpm	重量／馬力比	7.50kg/ps
車長	4130mm	重量／扭力比	67.61kg/kgm

Mazda

SAVANNA RX-7

1990 Drivetrain FR

■ 取得方法

中古車 90年代前半



1989年4月，第二代RX-7實施小幅改款。新的13B型引擎藉由導入完全獨立式雙軸渦輪及提高壓縮比等方式，將最大馬力提升到205ps。在懸吊系統方面，除了換裝以往INFINI車款採用的高性能避震器之外，在平衡桿與懸吊系統結合處也由原本的橡膠襯墊改變為球型接頭，進一步改善了操控安定性及乘坐時的舒適感。在外觀方面，車身後方複式尾燈的形狀有所改變，防撞桿也變成與車體相同的顏色。

Specification

引擎形式	Rotor×2	車寬	1690mm
排氣量	654x2cc	車高	1270mm
最大馬力	205(207)ps/6500rpm	車重	1250kg
最大扭力	27.5kgm/3500rpm	重量／馬力比	6.10kg/ps
車長	4335mm	重量／扭力比	45.45kg/kgm

Mazda

SAVANNA RX-7

年份：1985 Drivetrain FR

取得方法

舊車專門店



Specification

引擎形式	Rotor×2	車寬	1690mm
排氣量	654x2cc	車高	1270mm
最大馬力	185(185)ps/6500rpm	車重	1280kg
最大扭力	25kgm/3500rpm	重量／馬力比	6.92kg/ps
車長	4310mm	重量／扭力比	51.20kg/kgm

第二代RX-7於1985年10月推出。654cc×2的13B型雙轉子引擎裝備了附中冷器的雙軸渦輪，可以產生185ps馬力，前中置於車身。懸吊系統前後都備有平衡桿，前輪採支柱式，而後輪為附有束角控制襯套的多連桿式，兼顧了回頭性與安定性。大幅向外突出的Blister Fender，也令空力性能方面更為出色。從基本的GT到附有各種高級配備的GT-Limited，共有四種款式。

Mazda

SAVANNA RX-7

年份：[illegible] Drivetrain FR

取得方法

中古車 90年代前半



Specification

引擎形式	Rotor×2	車寬	1690mm
排氣量	654x2cc	車高	1270mm
最大馬力	215(212)ps/6500rpm	車重	1230kg
最大扭力	28kgm/4000rpm	重量／馬力比	5.72kg/ps
車長	4335mm	重量／扭力比	43.93kg/kgm

通稱FC的第二代SAVANNA，減少了車身的突出部份，裝備了Blister Fender。增添厚重感的外觀更加突顯了第二代SAVANNA的性格。1986年推出的特別款INFINI是RX-7車系首部雙座車。裝有BBS製鋁合金輪圈及專用避震器等，更強化了它的跑車性格。當時受歡迎到連Mazda的員工都買不到的程度。13B型轉子引擎在1989年以提升壓縮比及改良渦輪等方式將馬力提升為205ps，而翌年登場的III則又強化到了215ps。

Mazda

DEMIO

Drivetrain FF





Specification

[illegible]	直列4汽缸	[illegible]	1670mm
[illegible]	1498cc	[illegible]	1535mm
[illegible]	100(100)ps/6000rpm	[illegible]	960kg
[illegible]	13kgm/4500rpm	[illegible]	9.60kg/ps
[illegible]	3800mm	[illegible]	73.85kg/kgm

取得方法

中古車 90年代後半

於1996年推出的DEMIO，它是一部以嬌小車身為賣點的「自由型貨車」。裝載直列4汽缸OHC引擎，有100ps馬力的1.5L版與83ps馬力的1.3L版兩種選擇。搭配的變速器也有五速手排與附鎖定裝置的四速自排兩種。在安全方面，4W-ABS及EBD（電子制動力分配裝置）等都被列為標準配備。便於隨意應用的後方座椅為五對五的可分割、放倒式座椅，還有滑動及傾躺裝置，可以創造出從它小巧的外表難以想像的廣大車內空間。

Mazda

DEMIO

Drivetrain FF





Specification

[illegible]	直列4汽缸	[illegible]	1680mm
[illegible]	1498cc	[illegible]	1530mm
[illegible]	113(113)ps/6000rpm	[illegible]	1080kg
[illegible]	14.3kgm/4000rpm	[illegible]	9.56kg/ps
[illegible]	3925mm	[illegible]	75.52kg/kgm

取得方法

日本－Mazda－14500

2002年8月，DEMIO完全改款為第二代款式。換裝新開發的全鋁製MZR1.3／1.5直列4汽缸DOHC引擎，提升了小型車最重視的反應性及扭力。外裝採用充滿動感的運動風格設計，給人一種靈巧的活力形象。共推出了Cozy、SPORT、Casual等三種款式。SPORT的配備包括空力套件、15吋鋁合金輪圈、氣體放電式頭燈及霧燈等，是重視行駛時快感的車款。

Mazda
Familia

Drivetrain FF





Specification

[illegible]	直列4汽缸	[illegible]	1695mm
[illegible]	1991cc	[illegible]	1410mm
[illegible]	165(165)ps/6800rpm	[illegible]	1170kg
[illegible]	18.1kgm/5000rpm	重量／馬力比	7.09kg/ps
[illegible]	4380mm	重量／扭力比	64.64kg/kgm

取得方法

日本－Mazda－18980

Familia自1963年首代車款推出以來，已經銷售到全世界120個以上的國家，是一系列廣受喜愛的長銷車種。本來屬於S-WAGON追加級別之一的Sport 20，在2002年也對Sedan追加此級別。除了追加黑色內裝、空力套件、鋁合金輪圈等跑車風格配備外，動力單元也採用2L・DOHC16汽門引擎，同時懸吊系統也進行了專用的調校，可以實現其他級別車款無法相提並論的長程行駛性能。

Mazda
Mazdaspeed Atenza

Drivetrain 4WD





Specification

[illegible]	-	[illegible]	-mm
[illegible]	-cc	[illegible]	-mm
[illegible]	272(272)ps/5500rpm	[illegible]	(1500)kg
[illegible]	38.7kgm/3000rpm	重量／馬力比	5.51kg/ps
[illegible]	-mm	重量／扭力比	-kg/kgm

取得方法

[illegible]

雖然Mazdaspeed Atenza是在2005年推出的，不過它的基礎是2002年時於巴黎展出的Mazda6 MPS。花了相當長開發時間的這部轎跑車，擁有不會讓頂級改裝廠之名蒙羞的性能。272ps馬力的直噴式2.3L・DOHC渦輪引擎幾乎全部零件都採用新設計，創造出了靈敏的反應性與廣大的扭力帶。搭配上會視駕駛狀況而立即改變前後扭力分配的4WD系統與六速手排，高度融合了日常舒適性與駕駛時的愉悅。

Mazda

Eunos Roadster

Drivetrain FR

■ 取得方法

舊車專門店



… Rear View

堪稱是1960年代輕型跑車重生的第一代Eunos Roadster，於1989年推出。雖然是採FR的驅動設計，不過它的自然進氣1.6L直列4汽缸引擎位置比較靠近車身中間，為的是要降低偏擺力矩的影響。此外，為了追求直接的駕馭感，變速器與差速器以鋁製的Power Plant Frame相連。懸吊系統採四輪雙叉骨式，而從引擎蓋等部份也使用鋁來製作等方面都可以充分感受到開發人員對這台車的堅持。

Specification

[illegible]	直列4汽缸	[illegible]	1675mm
排氣量	1597cc	車高	1235mm
最大馬力	120(120)ps/6500rpm	車重	940kg
最大扭力	14kgm/5500rpm	重量／馬力比	7.83kg/ps
車長	3970mm	重量／扭力比	67.14kg/kgm

Mazda

Eunos Roadster

Drivetrain FR

■ 取得方法

在Roadster盃中獲勝
中古車 90年代前半



Roadster推出了許多的限定版車款，但於1991年7月又發表了特別限量800部的「J-Limited」。以配備動力方向盤、電動窗，以及鋁合金輪圈的特惠套裝車為基礎，車體顏色採用烈日黃，內裝部分採用NARDI公司製木質方向盤及排檔桿握把，手煞車的握把也是奢侈的木製品，門檻部分也還以不銹鋼製成的飾板加以裝飾，是部精心裝飾的車。

Specification

引擎形式	直列4汽缸	車寬	1675mm
排氣量	1597cc	車高	1235mm
最大馬力	120(120)ps/6500rpm	車重	950kg
最大扭力	14kgm/5500rpm	重量／馬力比	7.92kg/ps
車長	3970mm	重量／扭力比	67.86kg/kgm

Mazda

Eunos Roadster

年份：1993 Drivetrain FR

■ 取得方法

中古車 90年代前半





在1993年12月發表的「J-Limited II」，雖然和前款「J-Limited」同樣是以特惠套裝車為基礎，採用烈日黃車身的特別限定款車種，不過它的前車窗四周塗成了黑色，外觀看起來更具跑車風範。內裝部分，如將桶型座椅改成頭枕獨立式等，在相當多細部都有所改良。此外，它奢華地採用Pirelli製P700-Z輪胎，可以讓駕駛者享受到能夠與它拉風外形媲美的駕馭快感。

Specification

引擎形式	直列4汽缸	車寬	1675mm
排氣量	1839cc	車高	1235mm
最大馬力	130(132)ps/6500rpm	車重	990kg
最大扭力	16kgm/4500rpm	車重 [illegible]	7.62kg/ps
車長	3955mm	車重 [illegible]	61.88kg/kgm

Mazda

Eunos Roadster

年份：1997 Drivetrain FR

■ 取得方法

中古車 90年代後半





1997年8月，以擁有多種便利配備的M package為基礎改裝而成的Eunos Roadster推出了限量700部的「SR-Limited」。車身有正白及耀眼金屬綠等兩種顏色可供選擇，搭配經過拋光處理的鋁合金輪圈、鍍鉻車門後照鏡、以真皮和鹿皮風格的NUBUCK仿鹿皮材質混合製成的專用桶型座椅，以及NARDI製真皮包覆的排檔桿握把等各種具有高級感的裝備。五速手排車款還裝有Torsen LSD。

Specification

引擎形式	直列4汽缸	車寬	1675mm
排氣量	1839cc	車高	1235mm
最大馬力	130(132)ps/6500rpm	車重	1000kg
最大扭力	16kgm/4500rpm	車重 [illegible]	7.69kg/ps
車長	3955mm	車重 [illegible]	62.50kg/kgm

Mazda

Eunos Roadster

Drivetrain FR

■ 取得方法

中古車 90年代前半



Specification

[illegible]	直列4汽缸	[illegible]	1675mm
[illegible]	1839cc	[illegible]	1235mm
[illegible]	130(132)ps/6500rpm	[illegible]	990kg
[illegible]	16kgm/4500rpm	[illegible]	7.62kg/ps
[illegible]	3955mm	[illegible]	61.88kg/kgm

Eunos Roadster在1995年2月進行第二次小幅改款，將終傳比改為4.300，強化了反應性。此外還包括了採用輕量飛輪以提高引擎的反應能力等許多改良。推出的車種版本也跟著變更。「S-Special Type I」是強化懸吊系統，提高運動性能的款式。配備有前懸吊上拉桿、Bilstein製避震器、BBS製鋁合金輪圈，NARDI的真皮纏繞方向盤及排檔桿握把、後擾流板等。

Mazda

Eunos Roadster

Drivetrain FR

■ 取得方法

中古車 90年代前半



Specification

[illegible]	直列4汽缸	[illegible]	1675mm
[illegible]	1839cc	[illegible]	1235mm
[illegible]	130(132)ps/6500rpm	[illegible]	990kg
[illegible]	16kgm/4500rpm	[illegible]	7.62kg/ps
[illegible]	3955mm	[illegible]	61.88kg/kgm

Eunos Roadster在1995年12月發表了以S-Special Type I為基礎改裝而成的特別限定車款「VR-Limited」。透過豪華的真皮座椅、鋁合金排檔桿握把，排檔座飾板等專用配件，進一步強調了它的跑車性格。在外觀方面，則有新的Artvin Red Mica色車身、棕褐色車篷的「Combination A」及Excellent Green Mica色車身、暗綠色車篷的「Combination B」等兩種款式，A限量700部，而B則限量800部。

Mazda

Mazda

Eunos Roadster

Drivetrain FR

■ 取得方法

中古車 90年代前半





Specification

引擎形式	直列4汽缸	車寬	1675mm
排氣量	1839cc	車高	1235mm
最大馬力	130(132)ps/6500rpm	車重	1000kg
最大扭力	16kgm/4500rpm	重量／馬力比	7.69kg/ps
車長	3955mm	重量／扭力比	62.50kg/kgm

1993年7月，Eunos Roadster進行小幅改款，換裝了可以輸出130ps馬力的1.8L引擎。同時前後也加裝Performance Rod加以強化因應。另外還同步發表了裝飾更加豪華的「V-Special Type II」款式。車身顏色有新綠及亮黑色兩種，搭配棕褐色車篷及內裝。配備有真皮座椅、NARDI製木質方向盤、排檔桿握把，鍍鉻車門後照鏡及經過拋光處理的鋁合金輪圈等。

Mazda

Lantis

Drivetrain FF

■ 取得方法

中古車 90年代前半





Specification

[illegible]	V型6汽缸	[illegible]	1695mm
排氣量	1995cc	車高	1355mm
[illegible]	170(176)ps/7000rpm	[illegible]	1200kg
最大扭力	18.3kgm/5500rpm	重量／馬力比	7.06kg/ps
車長	4245mm	重量／扭力比	65.57kg/kgm

在1993年推出的Lantis，它那歐洲車般的外觀出自於Porsche 924、928、944的設計者之手。Type R的引擎為全鋁製2.0L．V6DOHC引擎。同為Mazda的Cronos也採用的這具引擎，在經過了Porsche在進排氣系統的調校後，可以發揮170ps／7000rpm的高轉數及高馬力。由於大幅度採用高強度的高張力鋼材之故，所以它既輕量又高剛性的車體，不僅符合日本的撞擊安全標準，連其他國家的標準都能順利合格。

Mazda
ROADSTER

Drivetrain FR

取得方法
中古車 90年代後半





Specification

引擎形式	直列4汽缸	車寬	1680mm
排氣量	1839cc	車高	1235mm
最大馬力	145(145)ps/6500rpm	車重	1030kg
最大扭力	16.6kgm/5000rpm	重量／馬力比	7.10kg/ps
車長	3955mm	重量／扭力比	62.05kg/kgm

Roadster在1998年1月推出第二代，同時名稱也改為Mazda ROADSTER。前中置引擎的FR設計、Power Plant Frame裝置，四輪雙叉骨式懸吊系統等都保留第一代時的風格，改變的部分是引擎及車身外型。動力單元共有1.6L及1.8L直列4汽缸DOHC兩種，1.8L的引擎搭配的是六速手排的傳動系統。它外觀上的特徵是充滿動感的車身，以及為提升空力性能而採取固定式的頭燈。

Mazda
ROADSTER

Drivetrain FR

取得方法
日本－Mazda－20500





Specification

引擎形式	直列4汽缸	車寬	1680mm
排氣量	1597cc	車高	1235mm
最大馬力	125(125)ps/6500rpm	車重	1050kg
最大扭力	14.5kgm/5000rpm	重量／馬力比	8.40kg/ps
車長	3955mm	重量／扭力比	72.41kg/kgm

2001年12月，ROADSTER新推出了賽車型入門基本車款「NR-A」。以1.6L引擎車款為基礎，裝有Bilstein製避震器、前懸吊上拉桿及平衡桿、各部位強化樑、大口徑煞車、Torsen LSD，15英吋鋁合金輪圈等。此外，如果再裝備改裝商提供的選購零件的話，也可以參加JAF公認的NR-A（限定改造範圍而獲得編號的車輛）等級的單一車種比賽。

Mazda

ROADSTER

[illegible] Drivetrain FR

取得方法

中古車 90年代後半



Specification

引擎形式	直列4汽缸	車寬	1680mm
排氣量	1839cc	車高	1235mm
最大馬力	160(163)ps/7000rpm	車重	1070kg
最大扭力	17.3kgm/5500rpm	重量／馬力比	6.69kg/ps
車長	3955mm	重量／扭力比	61.85kg/kgm

2000年，Roadster改名為Mazda ROADSTER之後進行了首度的小幅改款。換裝了1.8L．BP-VE型引擎，在進氣汽門處新增了電腦控制的S-VT（連續可變汽門正時系統），針對中低速時的扭力特別進行了強化。同時骨架各樑也都有所改良，試圖提升車體剛性。煞車的口徑也加大了，標準或是選購配備中設定了附有EBD（電子制動力分配系統）的4W-ABS。外觀方面，前整流罩的設計有所改變，讓它看起來更為精悍。

Mazda

ROADSTER

[illegible] Drivetrain FR

取得方法

日本－Mazda－23500



Specification

引擎形式	直列4汽缸	車寬	1680mm
排氣量	1839cc	車高	1235mm
最大馬力	160(163)ps/7000rpm	車重	1080kg
最大扭力	17.3kgm/5500rpm	重量／馬力比	6.75kg/ps
車長	3955mm	重量／扭力比	62.43kg/kgm

第一代Eunos Roadster是在1989年推出的，而第二代車款在改變銷售對象客層時，雖然將名稱改成了Mazda ROADSTER，不過仍然獲得金氏世界記錄認定為「全世界生產台數最多的小型雙座敞篷跑車」。也就是說，Roadster是一部獲得世界公認的精粹跑車。它可以說是匯聚了輕重量、敞篷雙人座、FR設計，這些讓愛車人忍不住心動的要素，由工程師們持續執著追求的「人車一體」理念呈現而成的一款車。

Mercedes-Benz

190 E

Drivetrain FR

■ 取得方法

德國－Mercedes-Benz－67910



Mercedes-Benz 190 E車系雖然都是輕量而小型的車款，不過仍然以它高級的駕馭感讓世人為之傾倒。190 E 2.5 16 Evolution就是以190 E為基礎，為了當成參賽車種參加房車錦標賽（DTM），正式作為基礎車種在1989年限量生產出的認證車種。Evolution II是將限量500部開發出的Evolution I加以改良後，再限量生產500部的升級版車款。

Specification

引擎形式	直列4汽缸	車寬	1720mm
排氣量	2463cc	車高	1340mm
最大馬力	235（235）ps／7200rpm	車重	1340kg
最大扭力	25kgm/5000rpm	重量／馬力比	5.70kg/ps
車長	4544mm	重量／扭力比	53.60kg/kgm

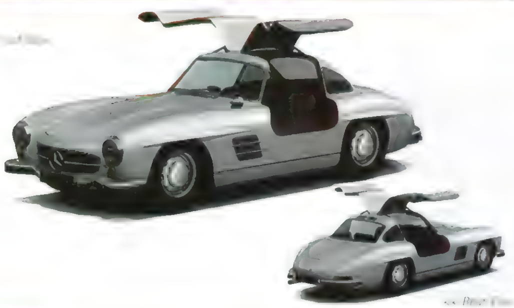
Mercedes-Benz

300 SL

Drivetrain FR

■ 取得方法

在SL挑戰賽中獲勝



1954年2月，Mercedes-Benz 300 SL Coupe在紐約車展中首度展出。銀色的車身，搭配上取得巧妙平衡的Long Nose／Short Deck，即使在40年後看來仍然十分出色。具備了敞篷車的典型設計。而300 SL最大的特徵就是上掀式的車門。由於兩側車門都打開時，看起來就像海鷗（GULL）展翅時的模樣，所以又被稱為鷗翼上掀式車門。由於從1954到57年的4年間只生產了1400輛的關係，所以現存的數量並不多。

Specification

引擎形式	直列6汽缸	車寬	1790mm
排氣量	2996cc	車高	1300mm
最大馬力	215(215)ps/5800rpm	車重	1295kg
最大扭力	28kgm/4600rpm	重量／馬力比	6.02kg/ps
車長	4520mm	重量／扭力比	46.25kg/kgm

Mercedes-Benz

A160

Drivetrain FF

取得方法

中古車 90年代後半





Specification

引擎形式	直列4汽缸	[illegible]	1719mm
排氣量	1598cc	[illegible]	1575mm
最大馬力	102(102)ps/5250rpm	[illegible]	1115kg
最大扭力	15.3kgm/4000rpm	[illegible]	10.93kg/ps
車長	3575mm	[illegible]	72.88kg/kgm

Benz A-Class是Mercedes-Benz首次推出的小型車款。雖然車身長度只有小巧的3605mm，不過車身卻將近1600mm高，由於高度提升的關係，所以不但確保了充分的車內空間，同時就算是從後座也擁有良好的視認性，即使坐進四名成人也能夠在行駛時保持舒適。此外，它還具有多種安全裝備與防撞安全設計，在安全方面不遜於高級車款。雖然是小型車，不過仍然可以從中感到製作者一絲不苟的堅持。

Mercedes-Benz

AMG Mercedes 190 E

Drivetrain FR

取得方法

在史華茲・華爾德聯盟B中獲勝





Specification

[illegible]	直列4汽缸	[illegible]	-mm
[illegible]	2490cc	[illegible]	-mm
[illegible]	378(382)ps/9500rpm	[illegible]	(980)kg
[illegible]	-kgm/-rpm	[illegible]	2.57kg/ps
[illegible]	-mm	[illegible] 扭力比	-kg/kgm

這部AMG Mercedes 190 E 2.5 - 16 Evolution II在1992年的DTM（德國房車錦標賽）中展現出了無與倫比的速度。它在一年要轉戰24處賽車場的這項大賽中一舉拿下了16勝，同時還曾經兩度達成包辦到第六名為止的所有獎項。它之所以能夠擁有如此驚人的表現，一方面當然要歸功於完成度十分高的懸吊系統，而最大馬力可以輸出370ps以上的優秀動力單元也功不可沒。堪稱是最強的小型Mercedes。

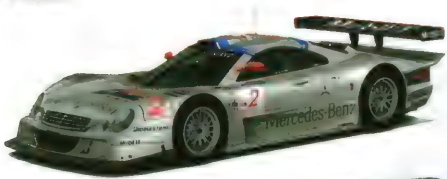
Mercedes-Benz

AMG Mercedes CLK-GTR

年份：1998 | *Drivetrain* MR

■ 取得方法

在德國房車錦標賽中獲勝





<< Rear View

AMG Mercedes CLK-GTR在1998年的FIA GT錦標賽中與Porsche 911 GT1曾展開激烈的競爭。這部由Daimler-Benz主導，AMG協助開發的參賽車種，將能夠發出600ps以上馬力的5987cc．V12引擎中置，以碳纖維束製成的一體成型車體覆蓋住它。從1997年推出當年就展現了無可匹敵的強勢，在該賽季11戰的比賽中拿下6勝。另外一件讓人驚訝的事情是，據說這部車的開發期間居然只花了不到四個月。

Specification

引擎形式	V型8汽缸	車寬	1951mm
排氣量	5987cc	車高	1102mm
最大馬力	608(797)ps/-rpm	車重	1000kg
最大扭力	-kgm/-rpm	重量／馬力比	1.64kg/ps
車長	4855mm	重量／扭力比	-kg/kgm

Mercedes-Benz

Sauber Mercedes C9

年份：1989 | *Drivetrain* MR

■ 取得方法

在格蘭維利300公里中獲勝





<< Rear View

1988年，Mercedes和瑞士的Sauber車隊搭檔參加了與F1同樣廣受歡迎的WSPC試作車大賽。參賽車「銀箭」，也就是這部C9，其心臟為5L的V8雙渦輪引擎。在1989年，這具DOHC 4汽門引擎發揮了720ps馬力，在當年WSPC的8戰中獲得7勝，拿下了構造車商及車手的雙料冠軍。而參加Le Mans大賽的三台車也以1-2的成績，讓多年勁敵Jaguar難以望其項背。

Specification

引擎形式	V型8汽缸	車寬	1980mm
排氣量	4973cc	車高	1050mm
最大馬力	720(940)ps/7000rpm	車重	893kg
最大扭力	80kgm/-rpm	重量／馬力比	1.24kg/ps
車長	4700mm	重量／扭力比	11.16kg/kgm

Mercedes-Benz

CL 600

Drivetrain FR

取得方法

德國－Mercedes-Benz－177850





Specification

引擎形式	V型12汽缸	車寬	1857mm
排氣量	5786cc	車高	1398mm
最大馬力	367(367)ps/5500rpm	車重	1955kg
最大扭力	54.1kgm/4100rpm	重量／馬力比	5.33kg/ps
車長	4993mm	重量／扭力比	36.14kg/kgm

屬於豪華Coupe的Mercedes-Benz CL是以S-Class為基礎的雙門Coupe。在行車性能、安全性、環保和內裝的質感方面都和S-Class不相上下，同時前後輪軸距還縮小了80mm，讓它的外型比Sedan看起來更簡潔也更具動感。CL 600是裝有5.8L．V型12汽缸引擎的旗艦級車款。踩下油門時的加速感非常強烈，是一部擁有全世界屈指可數強大動力的豪華Coupe。

Mercedes-Benz

CLK 55

Drivetrain FR

取得方法

德國－Mercedes-Benz－147770





Specification

引擎形式	V型8汽缸	車寬	1722mm
排氣量	5439cc	車高	1371mm
最大馬力	352(352)ps/5500rpm	車重	1620kg
最大扭力	52kgm/3000-4300rpm	重量／馬力比	4.60kg/ps
車長	4567mm	重量／扭力比	31.15kg/kgm

定位於中型Coupe銷售的CLK，是一款剛好迎合日本市場需求的豪華Coupe。在散熱柵上方中央矗立著Mercedes-Benz三芒星標誌的外觀，和更高級的車款也有幾分神似。這個車系共分為五個級別，最高級的AMG款CLK 55裝有自然進氣的5.5L．V8SOHC引擎，可以發出367ps馬力。從車頭延伸到車尾的流暢曲線，更進一步地強調了它乾脆俐落的高貴風格。

Mercedes-Benz
CLK

Drivetrain FR

■ 取得方法
在[illegible]傳說中獲勝



Specification

引擎形式	V型8汽缸	車寬	1850mm
排氣量	4000cc	車高	1260mm
最大馬力	450(450)ps/7500rpm	車重	1000kg
最大扭力	-kgm/-rpm	重量／馬力比	2.22kg/ps
車長	4655mm	重量／扭力比	kg/kgm

Mercedes-Benz在2000年重新開始舉辦的DTM中，到2003年為止都是使用CLK參賽。這其實是因為主辦單位為了抑制參賽車輛的開發費用而統一車輛規格，限定只有採用4L．V8引擎的後輪驅動車種才能參加，而Mercedes旗下車系中最合乎此規格的就是CLK。實際上，CLK也確實在推出當年及2001年連續兩年奪得了總冠軍。而且又在次年的10場比賽中拿下了9場勝利，可說是為它參加DTM的歷史寫下了完美的句點。

Mercedes-Benz
E 55

Drivetrain FR

■ 取得方法
德國－Mercedes-Benz－105330



Specification

引擎形式	V型8汽缸	車寬	1820mm
排氣量	5438cc	車高	1430mm
最大馬力	476(476)ps/6100rpm	車重	1910kg
最大扭力	71.4kgm/2650-4000rpm	重量／馬力比	4.01kg/ps
車長	4850mm	重量／扭力比	26.75kg/kgm

Mercedes-Benz E-Class於2002年推出第三代。它完成進化後仍然穩坐世界中高級Sedan車種的寶座。內外裝的質感都大幅度提升，可說是兼具了運動性及尊榮於一身的車款。風格方面承繼前一代車款的理念，只有具象徵性的雙頭燈設計稍有變更，表現出了它的獨特個性與存在感。E 55 AMG裝有5.5L．V型8汽缸SOHC機械增壓引擎，其他配備及行車性能也更加提升。

Mercedes-Benz

Mercedes-Benz SL 500

年份：1998 | Drivetrain FR

取得方法

中古車 90年代後半





<< Rear View

Specification

引擎形式	V型8汽缸	車寬	1810mm
排氣量	4965cc	車高	1295mm
最大馬力	306(306)ps/5600rpm	車重	1800kg
最大扭力	46.9kgm/2750rpm	車重／馬力比	5.88kg/ps
車長	4500mm	車重／扭力比	38.38kg/kgm

繼W107型之後登場的是R129型Mercedes-Benz SL。車身長度增加了約100mm，而寬度則多了約50mm，加大的外觀帶來強烈的存在感，也更加提升了它睥睨群豪的質感。因此這部車成了Mercedes-Benz的豪華個人Coupe的旗艦級車款。身為第四代的R129型SL 500裝有V8引擎，最高馬力可達325ps。由於1998年8月時配備V12引擎的SL 600停產之故，所以SL 500是當時最高級的車款。

Mercedes-Benz SL 500

年份：2002 | Drivetrain FR

取得方法

德國－Mercedes-Benz－127620





<< Rear View

Specification

引擎形式	V型8汽缸	車寬	1815mm
排氣量	4965cc	車高	1298mm
最大馬力	306(306)ps/5600rpm	車重	1840kg
最大扭力	46.9kgm/2700-4250rpm	車重／馬力比	6.01kg/ps
車長	4535mm	車重／扭力比	39.23kg/kgm

R230型SL是R129型全面改款之後，新推出的車款。它可算是由1954年發表的鷗翼車款300 SL以來，Mercedes-Benz高級跑車SL的第五代最新型車款。流線而充滿動感的外表令其獨具特徵，並裝有許多符合新時代潮流需求的最新設備，是一款調和了傳統與革新的最高級敞篷車款。依配備的引擎而分為三個級別，其中SL 500所採用的是5L・V型8汽缸雙渦輪引擎。

Mercedes-Benz

SL 55

Drivetrain FR

※ 取得方法

德國－Mercedes-Benz－168120





<< Rear View

AMG選擇了在Mercedes-Benz車系中，最具有跑車性格且性能卓越的R230型SL系列作為基礎，不惜投入大量最新技術打造出來的結晶就是Mercedes-Benz SL55 AMG。在保有原本充滿動感外型的同時，大幅改良了引擎及懸吊系統。配有中冷器的5.5L．V型8汽缸機械增壓引擎，可發揮出最大馬力500ps，最大扭力71.4kgm。在行駛時，隨時都可以展現超乎尋常充沛的扭力。

Specification

引擎形式	V型8汽缸	車寬	1827mm
排氣量	5439cc	車高	1295mm
最大馬力	476(500)ps/6100rpm	車重	1955kg
最大扭力	71.4kgm/2650-4500rpm	重量／馬力比	4.11kg/ps
車長	4535mm	重量／扭力比	27.38kg/kgm

Mercedes-Benz

SL 600

Drivetrain FR

※ 取得方法

中古車 90年代後半





<< Rear View

R129型 Mercedes-Benz SL是繼W107型之後推出的豪華個人Coupe，屬於世界頂尖敞篷車之一。比上一代車款要來得大上一圈的車體，充滿了存在感，也擁有壓倒群雄的高級感。在泡沫經濟全盛時期，高所得客層競相購買之事，相信大家都應該記憶猶新吧。屬於第四代的R129型是1989年推出的車款。由於搭載擁有驚人扭力的V型12汽缸引擎之故，SL 600在行進時充滿力道的動作是其他車種無法媲美的。

Specification

引擎形式	V型12汽缸	車寬	1810mm
排氣量	5987cc	車高	1303mm
最大馬力	394(394)ps/5200rpm	車重	2029kg
最大扭力	58.2kgm/3800rpm	重量／馬力比	5.15kg/ps
車長	4499mm	重量／扭力比	34.86kg/kgm

Mercedes-Benz

Mercedes-Benz SL 600

2004 | Drivetrain FR

■ 取得方法
德國－Mercedes-Benz－177700





R129型在2001年交棒給R230型SL，而它是自1954年發表的鷗翼車款300 SL開始，Mercedes-Benz高級跑車SL的第五代最新型車款。不管是運動性或是安全性方面都大量導入了Mercedes自豪的最先進技術。SL 600是2003年追加的車款，裝有5.5L・V型12汽缸雙渦輪引擎。最大馬力提升到了500ps，能夠讓駕駛者及乘客享受名符其實的強烈加速感。

Specification

引擎形式	V型12汽缸	車寬	1815mm
排氣量	5513cc	車高	1298mm
最大馬力	500(500)ps/5000rpm	車重	2025kg
最大扭力	81.6kgm/1800-3600rpm	重量／馬力比	4.05kg/ps
車長	4535mm	重量／扭力比	24.82kg/kgm

Mercedes-Benz SL 65

2004 | Drivetrain FR

■ 取得方法
德國－Mercedes-Benz－190700





AMG是以Mercedes-Benz旗下車種作為基礎，集合獨自研發出的技術對車輛進行改裝的高性能車輛改裝廠。Mercedes-Benz SL 65 AMG是將SL 55 AMG所配備的5.5L・V型12汽缸雙渦輪引擎的排氣量加大到6L，同時換裝大型渦輪增壓器、強化型中冷器、大型機油冷卻器的增強動力車款。最大馬力可達612ps，而最大扭力則為102kgm，可說是將性能強化到極限的車款。

Specification

引擎形式	V型12汽缸	車寬	1815mm
排氣量	6000cc	車高	1295mm
最大馬力	612(613)ps/5500rpm	車重	2028kg
最大扭力	102kgm/2000-4000rpm	重量／馬力比	3.31kg/ps
車長	4535mm	重量／扭力比	19.88kg/kgm

Mercedes-Benz

SLK 230

Drivetrain FR

■ 取得方法

中古車 90年代後半





Mercedes-Benz SLK Kompressor是以C-Class車款為基礎所創造出的輕量級敞篷車。它以第一代C-Class車款為基礎，將全長控制在4010mm的小型車範圍內，並且有著相當穩定的操控性。採用2300cc的直列4汽缸DOHC引擎，搭配電磁離合器控制的機械增壓器。採用只需輕觸中控台按鍵就可以自動開關的Vario-Roof電動硬頂敞篷，兼顧了封閉式車身的舒適性與敞篷行駛時的開放感。

Specification

[illegible]	直列4汽缸	[illegible]	1715mm
排氣量	2295cc	車高	1289mm
最大馬力	196(195)ps/5300rpm	車重	1325kg
最大扭力	28.6kgm/2500rpm	重量／馬力比	6.76kg/ps
車長	3995mm	重量／扭力比	46.33kg/kgm

Mercedes-Benz

SLR McLaren

Drivetrain FR

■ 取得方法

德國－Mercedes-Benz－610000





這部SLR McLaren是Mercedes-Benz與McLaren為了參加賽車運動的顛峰F1車賽而協力打造的超級賽車。車體部分的開發工作由McLaren和Mercedes AMG為主，特徵是大量投入了最新的技術。它有著讓人聯想到F1賽車的車鼻，上掀式的搖翼車門等獨特的設計，可說是一部標準的跑車。雖然是屬於Mercedes-Benz旗下的車款，不過它卻是在英國的專用工廠生產的。

Specification

引擎形式	V型8汽缸	車寬	1908mm
排氣量	5439cc	車高	1261mm
最大馬力	625(625)ps/6500rpm	車重	1768kg
最大扭力	79.6kgm/3250-5000rpm	重量／馬力比	2.83kg/ps
車長	4656mm	重量／扭力比	22.21kg/kgm

Mercedes-Benz

Daimler Motor Carriage

年份：1886 Drivetrain MR



Specification

引擎形式	單汽缸	車寬	1475mm
排氣量	462cc	車高	1695mm
最大馬力	1.102(1)ps/650rpm	車重	290kg
最大扭力	-kgm/-rpm	重量／馬力比	263.16kg/ps
車長	2530mm	重量／扭力比	-kg/kgm

取得方法

在世界古典車例行賽中獲勝

擁有世界第一品牌地位的Daimler Chrysler，眾所週知，它同時也是全世界歷史最悠久的汽車製造商。Daimler Motor Carriage就是Gottlieb Daimler協助Wilhelm Maybach在1886年開發的車款。在敞篷形式的小馬車上裝上了小型引擎，最高速度可達16km／h。採用單汽缸引擎，缸徑×衝程為70×120mm。由462cc排氣量所創造出的最大馬力為1.1ps／700rpm。

Mercedes-Benz

Benz Patent Motor Wagen

年份：1886 Drivetrain RR



Specification

引擎形式	單汽缸	車寬	1400mm
排氣量	954cc	車高	1450mm
最大馬力	-(1)ps/-rpm	車重	265kg
最大扭力	-kgm/-rpm	重量／馬力比	-kg/ps
車長	2700mm	重量／扭力比	—kg／kgm

取得方法

在歐洲古典車錦標賽中獲勝

這部Benz Patent Motor Wagen由德國的技師Carl Benz所製造，是世界第一部以裝有原動機的瓦斯引擎為動力的三輪車。它獲得德國政府專利的時間是距今超過一世紀以上的1886年1月29日，而這個值得紀念的日子就成了時至今日仍在持續發展的汽車產業的生日。Benz Patent Motor Wagen配備單汽缸引擎，缸徑×衝程為91.4×150mm，排氣量為984cc，馬力為0.9ps／400rpm，最高速度可達16km／h。

Mercury

Cougar

1967 Drivetrain FR

■ 取得方法

超級執照考試 全銅盃合格



Mercury Cougar是在1967年推出的Mercury版Mustang。它的外型和當時風靡一時的Thunderbird相當類似，有GT和XR-7兩種款式。XR-7在推出時的定位為兼具動感與品味，因此採用了一體成形車身與剛性懸吊系統。引擎形式只有V型8汽缸OHV，不過有4.7L及6.4L兩種排氣量。1970年款則為5.8L與7L兩種。7L引擎款輸出的最大馬力為340ps，而最大扭力為60.8kgm。

Specification

引擎形式	V型8汽缸	車寬	1808mm
排氣量	6391cc	車高	1316mm
最大馬力	324(325)ps/4800rpm	車重	1418kg
最大扭力	59.3kgm/3200rpm	重量／馬力比	4.38kg/ps
車長	4834mm	重量／扭力比	23.91kg/kgm

MG

TF160

[illegible] Drivetrain MR

■ 取得方法

英國－MG－38860



MG Rover在離開BMW集團後，變成了一間獨立企業。而它本來就是相當有名且擁有悠久歷史的輕型跑車製造商。TF是以MGF為基礎的車款，短潔的前車身，營造出了跑車應有的速度感。後方的設計也十分俐落，強調了它小型車的嬌小特性。最大馬力為160ps，搭配的變速器只有五速手排一種，是一部讓人能夠兼顧充滿活力的馳騁樂趣與舒適的敞篷之旅的車。

Specification

引擎形式	直列4汽缸	車寬	1630mm
排氣量	1796cc	車高	1260mm
最大馬力	160(161)ps/6900rpm	車重	1150kg
最大扭力	17.7kgm/4700rpm	重量／馬力比	7.19kg/ps
車長	3945mm	重量／扭力比	64.97kg/kgm

MG
Mine's

BRITAIN　JAPAN

MG

MGF

Drivetrain MR

■ 取得方法

在MG節中獲勝



承襲持續推出MINI的Austin及Morris合併而成的BMC的經驗，1995年由英國Rover所推出的MGF也展現了在MINI時累積的技術。懸吊系統採用的是MINI也使用的，由橡膠製彈簧搭配氮氣所組成的Hydragas System。放置於車身中央的引擎為Lotus Elise也採用的K系列引擎。對於長期依賴Honda的英國Rover來說，這是相隔許久後才再度採用自國公司組件的車款。

Specification

引擎形式	直列4汽缸	車寬	1630mm
排氣量	1796cc	車高	1270mm
最大馬力	145(146)ps/7000rpm	車重	1070kg
最大扭力	17.8kgm/4500rpm	車重/馬力比	7.38kg/ps
車長	3910mm	車重/扭力比	60.11kg/kgm

Mine's

SKYLINE

Drivetrain 4WD

■ 取得方法

改裝廠－Mine's－200000



Mine's是一間將各種車款進行全面改裝並大幅提升基本性能的改裝廠。它的母公司Mine's Wave透過實際到賽車場試駕等實驗方式，製造出了各種高水準車款。Mine's GT-R・N1 V・spec從引擎到懸吊系統都接受了徹底的改裝。後照鏡、尾翼等都改用碳纖維製品，試圖令車身輕量化。因而創造出了最大馬力達到600ps的高性能，而最高時速也超過了300公里。

Specification

引擎形式	直列6汽缸	車寬	1785mm
排氣量	-cc	車高	1290mm
最大馬力	600(600)ps/7400rpm	車重	1340kg
最大扭力	60kgm/5400rpm	車重/馬力比	2.23kg/ps
車長	4600mm	車重/扭力比	22.33kg/kgm

Mine's

Lancer

2000　Drivetrain 4WD





Specification

引擎形式	直列4汽缸	車寬	1770mm
排氣量	-cc	車高	1415mm
最大馬力	400(400)ps/-rpm	車重	1210kg
最大扭力	40.5kgm/-rpm	重量／馬力比	3.03kg/ps
車長	4350mm	重量／扭力比	29.88kg/kgm

取得方法

改裝廠－Mine's－150000

以改裝行車電腦聞名的Mine's，對Lancer Evolution VI進行了改良。為了讓它擁有更容易操控的高度動力，Mine's選擇了更換渦輪的改裝。利用HKS的GT2835渦輪製造出了獨創的渦輪套件，再改變進排氣系統的配件與改裝晶片，將最大馬力提升到400ps。懸吊系統是以OHLINS製的車高調整式避震器為基礎，並以獨特的方式改良而成的ESTA SUSPENSION PROFESSIONAL EDITION。

MINI

MINI

2002　Drivetrain FF





Specification

引擎形式	直列4汽缸	車寬	1688mm
排氣量	1598cc	車高	1416mm
最大馬力	90(90)ps/5500rpm	車重	1125kg
最大扭力	14.3kgm/3000rpm	重量／馬力比	12.50kg/ps
車長	3626mm	重量／扭力比	78.67kg/kgm

取得方法

英國－MINI－19620

在1959年推出的上一代MINI，有著以圓形頭燈為代表的可愛外型。它雖然屬於小型車，但即使坐進四名成人也不會讓人覺得擁擠的車內空間在日本頗受好評。因此，它在改款時只將引擎和儀表板等設計調整成適合現代的風格，完全沒有改變基本設計理念。進入德國BMW集團旗下，以21世紀款脫胎換骨的MINI，一方面承襲了過去流傳下來的優美傳統，一方面也透過BMW的最尖端技術改款成現代風格。

MINI

MINI

Drivetrain FF





Specification

引擎形式	直列4汽缸	車寬	1688mm
排氣量	1598cc	車高	1416mm
最大馬力	115(115)ps/6000rpm	車重	1115kg
最大扭力	15.2kgm/4500rpm	重量／馬力比	9.70kg/ps
車長	3626mm	重量／扭力比	73.36kg/kgm

取得方法

英國－MINI－22190

藉由BMW之手，於21世紀重生的新型MINI，一方面將傳統的可愛外型稍作修整，一方面則大幅改善了行車性能及環保效率等基本性能。它共分為三種級別，ONE及COOPER的變速器是五速手排與CVT，而COOPER-S則除了六速手排之外，還可選購六速自排的款式。在配備方面，ONE的配備已經算是相當充分了，而COOPER系車款更是將結實剛強的鋁合金輪圈等列為基本配備。

MINI

Mini

Drivetrain FF





Specification

引擎形式	直列4汽缸	車寬	1410mm
排氣量	1271cc	車高	1350mm
最大馬力	62(62)ps/5700rpm	車重	720kg
最大扭力	9.6kgm/3900rpm	重量／馬力比	11.61kg/ps
車長	3050mm	重量／扭力比	75.00kg/kgm

取得方法

英國－MINI－18320

因為外型可愛，所以Mini在日本也相當受到歡迎。Cooper車款的1.3L直列4汽缸SOHC引擎，在經過John Cooper的機械改裝後，最大馬力提升為62ps。懸吊系統也經過強化，在行駛時可以令人感受到從它外表難以想像的堅毅沈穩。變速器有五速手排與自排等兩種。在引擎蓋上的兩道粗大的白色線條可以說是Cooper 1.3i的標誌。

MINI

MINI

Drivetrain FF



Specification

引擎形式	直列4汽缸	車寬	1690mm
排氣量	1598cc	車高	1425mm
最大馬力	163(163)ps/6000rpm	車重	1120kg
最大扭力	22.3kgm/4000rpm	重量／馬力比	6.87kg/ps
車長	3655mm	重量／扭力比	50.22kg/kgm

取得方法
英國－MINI－26790

進入德國BMW旗下，以21世紀版本重新推出的MINI，從1959年的第一代車款開始就以可愛的外型而廣受歡迎，包含日本在內，全世界各國民眾都十分喜愛這部車，讓它長銷達40年以上。新型車保留了歷史悠久的外型印象，內部則融合BMW的最新技術，由BMW集團位於英國牛津近郊的工廠負責生產。COOPER-S配備附加中冷器的機械增壓引擎，可以發揮最大馬力170ps、最大扭力22.4kgm的性能。

Mitsubishi

CZ-3

Drivetrain 4WD



Specification

引擎形式	直列4汽缸	車寬	1750mm
排氣量	1500cc	車高	1420mm
最大馬力	-(230)ps/-rpm	車重	(1200)kg
最大扭力	-kgm/-rpm	重量／馬力比	5.22kg/ps
車長	3850mm	重量／扭力比	-kg/kgm

取得方法
在瑞士阿爾卑斯拉力賽（容易）中獲勝

CZ-3是在1991年的東京車展中同時推出的CZ-2的跑車款式。雖然日後CZ-2以COLT的名稱推出銷售，不過CZ-3則在2004年的日內瓦車展中仍然以「COLT CZ-3」的名稱展出，持續進行著開發。由參考WRC大賽中Makinen的拉力賽車所設計的駕駛艙、採用Lan Evo 7以ACD＋AYC而達成的全時4WD系統，再加上1.5L附中冷器直列4汽缸渦輪引擎等配備，令它其實是COLT的WRC大賽用車款這傳聞至今仍未平息，是部廣受矚目的車。

Mitsubishi

CZ-3

Drivetrain 4WD

■ 取得方法

在大峽谷拉力賽（普通）中獲勝





CZ-3 Tarmac在2001年東京車展中首次展出。從Tarmac的含意「鋪設道路」就可以看出其為準備參加比賽用車款。而它其實就是COLT的WRC大賽用車款的傳聞也一直沒有平息過。因此才會有這部Rally規格的Tarmac Rally Car。超過300ps的馬力，讓扭力峰值移到低轉速域，擴大曲線底部範圍，也創造出平順的出力特性。最值得一提的是配備了會視行駛情況控制前後左右車輪扭力的電腦4WD系統，配上小巧的車身，維持了靈活的操控性。

Specification

引擎形式	-	車寬	1750mm
排氣量	-cc	車高	1420mm
最大馬力	-(320)ps/-rpm	車重	1200kg
最大扭力	-kgm/-rpm	重量／馬力比	3.75kg/ps
車長	3850mm	重量／扭力比	-kg/kgm

Mitsubishi

FTO

Drivetrain FF

■ 取得方法

中古車 90年代後半





在1994年推出，並榮獲1994-95年日本年度風雲車大獎的FTO，於1997年實施小幅改款。在當時新推出的就是以追求高水準行車性能的跑車款式GP Version R。除了前端外型有變動之外，也新增了更突顯它精悍一面的大型翼式後擾流板。為它專門改裝過的跑車懸吊系統，與200ps馬力的2L・V型6汽缸MIVEC引擎的搭配，讓它擁有同級別車種中最顛峰的奔馳能力。

Specification

引擎形式	V型6汽缸	車寬	1735mm
排氣量	1998cc	車高	1300mm
最大馬力	200(199)ps/7500rpm	車重	1150kg
最大扭力	20.4kgm/6000rpm	重量／馬力比	5.75kg/ps
車長	4365mm	重量／扭力比	56.37kg/kgm

Mitsubishi

FTO

Drivetrain FF

■ 取得方法

中古車 90年代後半



Specification

引擎形式	V型6汽缸	車寬	1735mm
排氣量	1998cc	車高	1300mm
最大馬力	200(200)ps/7500rpm	車重	1150kg
最大扭力	20.4kgm/6000rpm	重量／馬力比	5.75kg/ps
車長	4365mm	重量／扭力比	56.37kg/kgm

在1997年，FTO曾進行小幅改款。而1999年時的變更主要是為了對應新的排放廢氣規定。過去採用的「E型」引擎是根據1978年的規定生產的，而新的「GF型」引擎則是符合1999年怠速空轉規定的款式。它雖然是部配備經過專用改裝的跑車懸吊系統，以及傲人的200ps馬力2L．V型6汽缸MIVEC引擎等，追求高水準行車性能的運動雙門轎跑車，不過卻還是在2000年時於愛好者們的惋惜聲中停產了。

Mitsubishi

FTO

Drivetrain FF

■ 取得方法

中古車 90年代前半



Specification

引擎形式	V型6汽缸	車寬	1735mm
排氣量	1998cc	車高	1300mm
最大馬力	200(200)ps/7500rpm	車重	1170kg
最大扭力	20.4kgm/6000rpm	重量／馬力比	5.85kg/ps
車長	4320mm	重量／扭力比	57.35kg/kgm

1994年10月，新次元運動雙門轎跑車FTO誕生了。所謂的FTO是Fresh Touring Origination的縮寫，代表著它是要創造新一代流行的房車。GPX是這個車系最頂級的車款，裝有16英吋鋁合金輪圈及15英吋大口徑煞車碟盤，確保了緊急煞車時所需的充分制動性。以「INVECS-II SPORT-MODE AT」的嶄新理念與優越的技術力而廣受好評，獲得了1994-95年的日本年度風雲車大獎。

Mitsubishi

FTO

[illegible] 1997 Drivetrain FF

■ 取得方法

中古車 90年代後半





<< Rear View

Specification

[illegible]	V型6汽缸	車寬	1735mm
[illegible]	1998cc	車高	1300mm
[illegible]	200(200)ps/7500rpm	車重	1170kg
[illegible]	20.4kgm/6000rpm	重量／馬力比	5.85kg/ps
[illegible]	4365mm	重量／扭力比	57.35kg/kgm

獲得1994-95日本年度風雲車大獎的FTO於1997年進行了小幅改款。這部GPX車款將本來行駛時只有四檔的「INVECS-II SPORT-MODE AT」進化成了五速手排，不管是在行車性能、燃料消耗及寧靜性方面都有相當大的進步。在安全性方面，將駕駛座與助手座SRS雙安全氣囊與ABS列為標準配備。2L．V型6汽缸引擎搭配上三菱自豪的可變汽門正時與揚程系統「MIVEC」，動力單元可以發揮200ps的馬力。

Mitsubishi

FTO

[illegible] Drivetrain FF

■ 取得方法

中古車 90年代後半





<< Rear View

Specification

引擎形式	V型6汽缸	車寬	1735mm
排氣量	1998cc	車高	1300mm
最大馬力	200(200)ps/7500rpm	車重	1170kg
最大扭力	20.4kgm/6000rpm	重量／馬力比	5.85kg/ps
車長	4365mm	重量／扭力比	57.35kg/kgm

在1997年時，FTO於小幅改款時進行了將INVECS-II SPORT-MODE AT由四速改良為五速等措施。而1999年的改款則是為了對應新的排放廢氣規定。過去的「E型」引擎是根據1978年時的規定生產的，而新款的「GF型」引擎則可以對應1999年的怠速空轉規定。可惜的是，它在翌年就停止了生產，不過它仍然擁有獲得1994-95年日本年度風雲車大獎的光榮記錄，可說是代表三菱的運動雙門轎跑車。

Mitsubishi

FTO

1994 | Drivetrain FF

取得方法

中古車 90年代前半



Specification

引擎形式	V型6汽缸	車寬	1735mm
排氣量	1998cc	車高	1300mm
最大馬力	170(170)ps/7000rpm	車重	1150kg
最大扭力	19kgm/4000rpm	重量／馬力比	6.76kg/ps
車長	4320mm	重量／扭力比	60.53kg/kgm

榮獲1994-95年日本年度風雲車大獎的FTO，這個新次元運動雙門轎跑車車系中的GR級車款裝有可發出170ps馬力的2L・V型6汽缸引擎，搭配新世代變速器INVECS-II SPORT-MODE，有四速自排及五速手排等兩種選擇。將前懸與後懸控制在最低限度加以減短，令全長縮至4320mm，讓它的外型看來充滿運動感，而在安全性方面，也採用了透過電腦解析方式創造出的高剛性車身。

Mitsubishi

FTO

1997 | Drivetrain FF

取得方法

中古車 90年代後半



Specification

引擎形式	V型6汽缸	車寬	1735mm
排氣量	1998cc	車高	1300mm
最大馬力	180(179)ps/7000rpm	車重	1150kg
最大扭力	19.5kgm/4000rpm	重量／馬力比	6.39kg/ps
車長	4365mm	重量／扭力比	58.97kg/kgm

在1997年，FTO進行了小幅改款。前車身部份，在將保險桿與氣壩採一體化設計而大型化的同時，霧燈與方向燈則是從原本合併的架構改為各自獨立，讓它的外型變得更加動感且充滿魄力。雖然GR款式仍然採用2L・V型6汽缸DOHC引擎，不過馬力由170ps提升為180ps，更進一步地增強了它的行車性能。在安全方面也有所補強，將駕駛座SRS安全氣囊及ABS列入了標準配備。

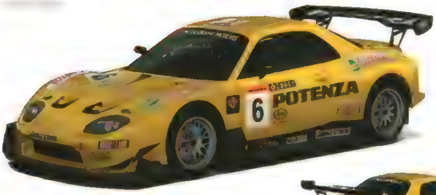
Mitsubishi

FTO

Drivetrain 4WD

取得方法

在東京R246 300公里中獲勝





這部三菱特製車是為了對抗CELICA、SILVIA等車款而打造出來的。從大量採用曲線設計的引擎蓋到大膽削落的車尾部頗具特色，而較寬的車身也營造出了穩重的風格。這部FTO Super Touring Car是只存在於『GRAN TURISMO 4』遊戲中的夢幻車種。採全時4WD驅動，搭配上主動式扭力分配系統，讓它可以帶來不同於真實車款的，兼具敏銳與扭力充沛的駕馭感。

Specification

引擎形式	直列4汽缸	車寬	1805mm
排氣量	-cc	車高	1230mm
最大馬力	-(430)ps/-rpm	車重	980kg
最大扭力	-kgm/-rpm	重量／馬力比	2.28kg/ps
車長	4465mm	重量／扭力比	-kg/kgm

Mitsubishi

GTO

Drivetrain 4WD

取得方法

中古車 90年代前半





在1993年小幅改款時，GTO取消了收納式頭燈的設計，這使得它的外表看來更為精悍。新增的SR級別車款所使用的引擎規格為3L，V型6汽缸24汽門引擎，以及沿襲過去渦輪車款基本性能的非渦輪引擎。此外也有四速自排款式可供選擇，可說是一部提供給想正式進入跑車世界玩家的入門級跑車。和過去車款同樣採用全時4WD等設計，是一部物超所值的車。

Specification

引擎形式	V型6汽缸	車寬	1840mm
排氣量	2972cc	車高	1285mm
最大馬力	225(225)ps/6000rpm	車重	1610kg
最大扭力	28kgm/4500rpm	重量／馬力比	7.16kg/ps
車長	4575mm	重量／扭力比	57.50kg/kgm

Mitsubishi

GTO

[illegible] Drivetrain 4WD

■ 取得方法

中古車 90年代後半





<< Rear View

Specification

引擎形式	V型6汽缸	車寬	1840mm
排氣量	2972cc	車高	1285mm
最大馬力	225(225)ps/6000rpm	車重	1610kg
最大扭力	28kgm/4500rpm	重量／馬力比	7.16kg/ps
車長	4590mm	重量／扭力比	57.50kg/kgm

它是高性能4WD跑車GTO更進一步地進化、小幅改款後的車款。採用自然進氣引擎的SR級別車款將投射式霧燈增列為標準配備，同時仍然維持一貫的低價策略。此外，由於保險桿形狀改變的關係，所以進氣口變得比較大，而為了配合這樣的變更，後擾流板也跟著擴大，同時改成了和車身一體成型的樣式，使外觀看來更加具有衝勁。它雖然被定位為入門級跑車，不過也裝有可以提供225ps馬力、28.0kgm扭力的高動力自然進氣引擎。

Mitsubishi

GTO

[illegible] Drivetrain 4WD

■ 取得方法

中古車 90年代後半





<< Rear View

Specification

引擎形式	V型6汽缸	車寬	1840mm
排氣量	2972cc	車高	1285mm
最大馬力	225(225)ps/6000rpm	車重	1600kg
最大扭力	28kgm/4500rpm	重量／馬力比	7.11kg/ps
車長	4600mm	重量／扭力比	57.14kg/kgm

GTO SR在推出時被定位為入門級跑車，採用非渦輪引擎。在1998年小幅改款時，對高速時的安定性、冷卻性能及靜音性等方面都進行了改良。此外，為提升引擎的冷卻效率而加大了前端保險桿上方的散熱開口，同時前氣壩延伸片的形狀也有所改變，使前輪的抓地能力更強，透過抓地力的提升，高速行駛時的安定性也就獲得了更多保障。在外觀方面則進行了改變頭燈形狀等的改良。

Mitsubishi

Mitsubishi GTO

Drivetrain 4WD

取得方法
中古車 90年代前半





自1990年推出以來就因為採用了前所未有的超扁平寬輪胎及六速手排等，一直話題不斷，它就是GTO的最強性能款式Twin Turbo。支撐最大馬力280ps、最大扭力43.5kgm的強力引擎的輪胎，標準配備居然是採用235／45ZR17的超扁平輪胎。除了高性能引擎之外，它還擁有兼顧了高度行車性能與安全性，配合實現了三菱特有「全輪控制」理念的4WD。內裝的基調顏色則新採用了黑色。

Specification

引擎形式	V型6汽缸	車寬	1840mm
排氣量	2972cc	車高	1285mm
最大馬力	280(317)ps/6000rpm	車重	1710kg
最大扭力	43.5kgm/2500rpm	重量／馬力比	6.11kg/ps
車長	4575mm	重量／扭力比	39.31kg/kgm

Mitsubishi GTO

Drivetrain 4WD

取得方法
中古車 90年代後半





之前就以採用超扁平輪胎而蔚為話題的Twin Turbo車款，在這次的小幅改款中又換裝了245／45ZR18這個在日本車種中前所未見的，更加扁平、內徑加大的輪胎，而它的強大動力也因而更能發揮。和45型輪胎配套的18英吋鋁合金輪圈經過鍍鉻處理，與改變後的進氣口及大型後方擾流板看來相得益彰，風格更顯精悍。內裝方面則變更了真皮包覆方向盤的設計，而音響系統則換裝為CD。

Specification

引擎形式	V型6汽缸	車寬	1840mm
排氣量	2972cc	車高	1285mm
最大馬力	280(319)ps/6000rpm	車重	1710kg
最大扭力	43.5kgm/2500rpm	重量／馬力比	6.11kg/ps
車長	4590mm	重量／扭力比	39.31kg/kgm

Mitsubishi

GTO

Drivetrain 4WD





Specification

擎形式	V型6汽缸	[illegible]	1840mm
排氣量	2972cc	[illegible]	1285mm
[illegible]	280(320)ps/6000rpm	[illegible]	1680kg
[illegible]	43.5kgm/2500rpm	[illegible]	6.00kg/ps
車長	4600mm	[illegible]	38.62kg/kgm

取得方法

中古車 90年代後半

GTO系列中頂級的Twin Turbo車款，在1995年的小幅改款後，更試圖提升高速行駛時的安定性。保險桿上的散熱開口變得更大，提升了散熱器的冷卻性能。另外，後擾流板採用了鋁擠型材，形狀也變為大型翼式。此外，導入鋁材除了試圖強化剛性及減輕重量之外，由於空氣阻力及揚力大幅減少之故，所以在高速行駛時的直線安定性能也更加提升了。

Mitsubishi

GTO

Drivetrain 4WD





Specification

擎形式	V型6汽缸	車寬	1840mm
排氣量	2972cc	[illegible]	1285mm
[illegible]	280(310)ps/6000rpm	車重	1680kg
大扭力	43.5kgm/2500rpm	[illegible]	6.00kg/ps
[illegible]	4575mm	[illegible]	38.62kg/kgm

取得方法

中古車 90年代前半

MR是以沿用舊有引擎來壓低售價的方式，試圖吸引跑車族群目光的車款。由於改變了內裝顏色及座椅材質的關係，讓它更具有跑車風範。此外，在將霧燈及主動式排氣消音系統等舊有配備取消以實現低價策略的同時，它也採用了BBS製鋁合金輪圈及新開發的跑車懸吊系統，目的是減輕車身重量並提升行車性能。此外，在選購配備中也列出了合螺旋式與黏性耦合式兩者的混合式LSD。

Mitsubishi
GTO

Drivetrain 4WD

取得方法
中古車 90年代後半



裝備3L・V型6汽缸雙渦輪引擎，可以輸出傲人的最大馬力280ps，最大扭力43.5kgm，GTO車系擁有最強的潛力，而在保持這些性能不變的情況下，透過改變懸吊系統及輕量化等方式來進一步強化跑車性能的車款就是MR。在小幅改款時加大了前方的進氣空間，提高了冷卻性能。而後擾流板則改為使用鋁擠型材的翼形款式，透過緩和引擎壓力及增加下壓力，令高速時的安定性提升得以實現。

Specification

引擎形式	V型6汽缸	車寬	1840mm
排氣量	2972cc	車高	1285mm
最大馬力	280(319)ps/6000rpm	車重	1670kg
最大扭力	43.5kgm/2500rpm	車重 馬力比	5.96kg/ps
車長	4600mm	車重 扭力比	38.39kg/kgm

Mitsubishi
HSR-II

Drivetrain 4WD

取得方法
在日本80年代節中獲勝



每逢東京車展，三菱就會推出以符合當時時代需求為設計理念的先行研究實驗車款——HSR系列。在1989年展出的HSR-II，由於正值泡沫經濟期間之故，所以除了3L・DOHC雙渦輪引擎之外，還有全時4WD、4WS、ABS、主動式懸吊系統等多種輔助駕駛用的奢侈裝備。雖然它們日後分別裝置到GTO等車款上，最後隨著泡沫經濟崩壞而一起消失了，不過仍然讓全世界體認到了三菱技術水準的先進。

Specification

引擎形式	V型6汽缸	車寬	1950mm
排氣量	2972cc	車高	1165mm
最大馬力	350(350)ps/7000rpm	車重	1200kg
最大扭力	45kgm/2500-4500rpm	車重 馬力比	3.43kg/ps
車長	4800mm	車重 扭力比	26.67kg/kgm

Mitsubishi

i

■ 取得方法

在Mirage盃中獲勝

[illegible] 2003 **Drivetrain** MR





它是在2003年法蘭克福車展中登場的三菱概念車。它的特徵是，雖然車身大小如同輕型車，不過卻有著頂級的乘坐感及行車安定性。在以鋁合金及樹脂製作的車身，中置新開發的1L．MIVEC引擎。變速器採用消耗燃料效率較佳的CVT，設定中包括了無空轉功能等，可見它對於歐洲市場的強烈企圖心。外型採用可愛的One-Motion Form，創造出了優秀的空力性能。

Specification

引擎形式	直列3汽缸	[illegible]	1505mm
排氣量	999cc	[illegible]	1514mm
最大馬力	68(68)ps/6000rpm	[illegible]	790kg
最大扭力	9.39kgm/3500rpm	[illegible]	11.62kg/ps
車長	3516mm	[illegible]	84.13kg/kgm

Mitsubishi

AIRTREK

■ 取得方法

日本－Mitsubishi－22950

[illegible] **Drivetrain** 4WD





AIRTREK是一部以「日常及非日常」作為宣傳，擄獲了眾多駕駛人的心的多用途SUV。雖然有著都會風格的外型，不過離地195mm的底盤讓它在路況惡劣時也能輕鬆突破，確實符合它的宣傳。重視行車性能的Turbo-R，運用大型保險桿且降低車身，心臟部分採用的是在Lan Evo中培育成熟的2.0L．DOHC附中冷器式4G63型渦輪引擎，可發揮240ps的馬力。採全時4WD驅動，將1檔齒輪比調大讓它擁有更強的起步加速性能。

Specification

引擎形式	直列4汽缸	[illegible]	1750mm
排氣量	1997cc	[illegible]	1540mm
最大馬力	240(241)ps/5500rpm	[illegible]	1520kg
最大扭力	35kgm/2500rpm	[illegible]	6.33kg/ps
車長	4465mm	[illegible]	43.43kg/kgm

Mitsubishi
ECLIPSE

Drivetrain FF



取得方法

中古車 90年代前半

雖是日本生產的車款，不過ECLIPSE卻相當適合出現在美國西海岸的風景中。雙門Coupe款及敞篷的Spyder款，其實都是由三菱在美國的公司法人Diamond Star公司所設計的。不過引擎則是採用與Lancer Evolution相同的2L・4G63型引擎。可說是一部日美混血又回銷日本的車種。有五速手排與自排兩種設定，手排的馬力為230ps／6000rpm，而自排則低了約10ps馬力。皆是為了配合實用領域而比Lan Evo壓低了動力的結果。

Specification

引擎形式	直列4汽缸	車寬	1745mm
排氣量	1997cc	車高	1295mm
最大馬力	230(226)ps/6000rpm	車重	1330kg
最大扭力	29.5kgm/2500rpm	重量／馬力比	5.78kg/ps
車長	4395mm	重量／扭力比	45.08kg/kgm

Mitsubishi
ECLIPSE

Drivetrain FF



取得方法

日本－Mitsubishi－26780

它是一部採四人座設計的敞篷跑車。ECLIPSE是鎖定北美市場而開發的車款，本來直到第三代的這款車為止都沒有要輸入日本的計畫，不過隨著三菱汽車在2004年時調整體制，它也以新款的姿態在日本推出了。為了盡可能保留豪邁的美國風格，所以仍然採左駕式，而3L・V6引擎則導入了會因應轉數而調整進氣效率的「可變進氣系統」。車篷採電動式開閉，能夠讓人輕鬆地享受到充滿開放感的兜風之旅。

Specification

[illegible]	V型6汽缸	[illegible]	1750mm
[illegible]	-cc	[illegible]	1341mm
[illegible]	213(213)ps/5750rpm	[illegible]	1510kg
[illegible]	28.3kgm/3750rpm	[illegible]	7.09kg/ps
[illegible]	4491mm	[illegible]	53.36kg/kgm

Mitsubishi

Galant

[illegible] Drivetrain 4WD

取得方法
舊車專門店



隨著競爭對手性能的強化，三菱為了在WRC中繼續奮戰下去，於是也推出了Lancer EX的後繼車款VR-4。雖然它的外型一看之下讓人覺得十分穩重高貴，不過車身裡的配備可是一點也不客氣。驅動系統為最新的全時4WD系統及操控性優越的4WS，此外，煞車部分則採用兼顧了安全性與突破惡劣路況能力的4輪ABS系統。採用廣受信賴的高耐久性4G63型引擎，車身前後左右都裝有強化空力性能的擾流板。

Specification

引擎形式	直列4汽缸	車寬	1695mm
排氣量	1997cc	車高	1440mm
最大馬力	205(220)ps/6000rpm	車重	1340kg
最大扭力	30kgm/3000rpm	重量／馬力比	6.54kg/ps
車長	4560mm	重量／扭力比	44.67kg/kgm

Mitsubishi

GALANT

[illegible] Drivetrain FR

取得方法
日本－Mitsubishi－21800
舊車專門店



被稱作日製Mustang的GTO是於1969年的東京車展中推出的。它採用當時嶄新的Fastback掀背外型設計，而這也是三菱首次嘗試將DOHC引擎設置在車身前方。0-400m加速只需傲人的16.3秒，發揮出了足以和對手第一代CELICA及S20型SKYLINE等車款匹敵的性能。附帶一提，或許有很多人都不知道，其實確立出個性專用車（Speciality Car）這個領域的車種就是GTO。

Specification

引擎形式	直列4汽缸	車寬	1580mm
排氣量	1594cc	車高	1310mm
最大馬力	125(125)ps/6800rpm	車重	980kg
最大扭力	14.5kgm/5000rpm	重量／馬力比	7.84kg/ps
車長	4125mm	重量／扭力比	67.59kg/kgm

Mitsubishi COLT

Drivetrain FF



取得方法

日本－Mitsubishi－14950

它是在三菱與Daimler Chrysler的共同開發之下誕生的車種，是三菱挑戰日漸擴大的小型車市場的尖兵。它的名稱是來自於過去推出過的車款。車身前方大大的三菱標誌，強調了它是出自於三菱之手的車款。從前端到車尾，一氣呵成的One-Motion Form流線設計，讓它擁有比以往的小型車款都要來得更加寬廣的車內空間。方向機柱排檔桿與腳踏式煞車的組合，讓駕駛人也可以由助手座上下車。

Specification

引擎形式	直列4汽缸	車寬	1680mm
排氣量	1468cc	車高	1550mm
最大馬力	98(99)ps/6000rpm	車重	1030kg
最大扭力	13.5kgm/4250rpm	車重 馬力比	10.51kg/ps
車長	3870mm	車重 扭力比	76.30kg/kgm

Mitsubishi STARION

Drivetrain 4WD



取得方法

在大峽谷拉力賽（困難）中獲勝

STARION是以GALANT為基礎的雙門個性專用車。它是三菱最後的FR跑車，也是當時的旗艦車款。車名代表的意義為種馬，是主要以美國市場為著眼點所開發的車款。採用典型Coupe車種常見的Long Nose／Short Deck的組合。裝有寬擋泥板及適合在美國行駛的2.6L引擎2.6GSR-VR。可輸出最大馬力175ps及最大扭力32kgm，是一部可以展現出美國車款般扭力充沛行駛方式的跑車。

Specification

引擎形式	直列4汽缸	車寬	1695mm
排氣量	2400cc	車高	1320mm
最大馬力	360(360)ps/7000rpm	車重	1250kg
最大扭力	35kgm/5000rpm	車重 馬力比	3.47kg/ps
車長	4400mm	車重 扭力比	35.71kg/kgm

Mitsubishi

PAJERO

Drivetrain 4WD

取得方法

在優勝美地越野賽 II（困難）中獲勝





由於巴黎－達卡越野賽的高難度，故參賽車種性能也變得十分驚人，因此1997年時，大會宣布要改以T2（市售車改造）等級為主。事前就持續進行開發的三菱以冠上Evolution之名的PAJERO參賽。結果篠塚健次郎奪得了日本人首次優勝，也達成包辦前四名的壯舉。參加2003年大賽的這款車，是以2002年日內瓦展出的概念車為基礎，配備透過SS4及Lan Evo所研究成熟的尖端傳動系統，讓它變成了增岡弘2連霸，三菱3連霸的原動力。

Specification

引擎形式	V型6汽缸	車寬	1994mm
排氣量	3497cc	車高	-mm
最大馬力	270(272)ps/6000rpm	車重	(1825)kg
最大扭力	36kgm/3500rpm	重量／馬力比	6.71kg/ps
車長	4223mm	重量／扭力比	-kg/kgm

Mitsubishi

PAJERO

Drivetrain 4WD

取得方法

在歷遊大溪地（困難）中獲勝





它可以說是三菱處於不斷躍進的「RV的三菱」時代的代表車款。它是一部能夠給人彷彿搭乘轎車般感覺的標準越野4WD車，相當受歡迎。一方面在高速公路上可以展現出豪華轎車望塵莫及的高速巡航能力，而另一方面也能以高速輕快地突破惡劣的荒野地形。最能讓它展現實力的場所就是巴黎－達卡越野賽了。它於1983年首度參賽，當年就奪下了市售車無改造等級的冠軍。之後每年的成績都相當亮眼，也成為它炙手可熱的增溫劑。

Specification

引擎形式	-	車寬	-mm
排氣量	2600cc	車高	1890mm
最大馬力	230(230)ps/-rpm	車重	1202kg
最大扭力	-kgm/-rpm	重量／馬力比	5.23kg/ps
車長	3920mm	重量／扭力比	-kg/kgm

Mitsubishi MINICA

Drivetrain FF

■ 取得方法

舊車專門店





<< Rear View

第五代的MINICA於1989年誕生，同時也確立了以寬廣車內空間為賣點的風格。跑車款式的「DUNGUN（彈丸）」系列車款，能夠展現出名符其實子彈般的速度。除了採用市售車首見的5汽門DOHC渦輪引擎外，最大的特徵在於車身的輕巧。由於車身重量祇有約600公斤而已，所以獲得了從輕型車外表難以想像的爆發力。運用過給器時的加速能力相當優秀的這部輕量Sedan型跑車，是為了對抗ALTO WORKS及Mira Turbo而開發的。

Specification

引擎形式	直列3汽缸	車高	1395mm
排氣量	548cc	車寬	1465mm
最大馬力	64(64)ps/7500rpm	車重	640kg
最大扭力	7.6kgm/4500rpm	車重／馬力比	10.00kg/ps
車長	3195mm	車重／扭力比	84.21kg/kgm

Mitsubishi MIRAGE

Drivetrain FF

■ 取得方法

日本－Mitsubishi－9220





<< Rear View

MIRAGE是由三菱於1978年新成立銷售通路，Car Plaza所推出的，這也是三菱第一款小型掀背車款。以直線為基調，盡量切出方方正正的外型，創造出了寬廣的車內空間。它是三菱首部採橫置引擎FF設計的車款。變速器為在原本的四速手排之外，又追加了「power」及「economy」兩種副變速器，成為了獨創的8段變速式傳動系統「Super-Shift」。兼顧了高燃油效率與高性能的這款車，和GALANT並肩成長為三菱的主力車種。

Specification

引擎形式	直列4汽缸	車高	1585mm
排氣量	1410cc	車寬	1350mm
最大馬力	82(82)ps/5500rpm	車重	795kg
最大扭力	12.1kgm/3500rpm	車重／馬力比	9.70kg/ps
車長	3790mm	車重／扭力比	65.70kg/kgm

Mitsubishi

MIRAGE

Drivetrain FF

取得方法

中古車 90年代後半



MIRAGE是一部1.5L級的小型Sedan掀背式車款。在日本以小型的三菱大眾Sedan車款而廣為人知。這部車已經是MIRAGE的第五代款式了。和前代款式相比，它的特徵在於跑車的風格更加強烈。最搶手的款式為三門系車款的CYBORG ZR，裝有採用可變汽門正時與揚程系統的直列4汽缸MIVEC引擎。最大馬力可達175ps，而最大扭力則為17kgm，並接受了以頂級車款的戰鬥力為目標的專用改裝。

Specification

引擎形式	直列4汽缸	車寬	1680mm
排氣量	1597cc	車高	1365mm
最大馬力	175(175)ps/7500rpm	車重	1060kg
最大扭力	17kgm/7000rpm	重量馬力比	6.06kg/ps
車長	3890mm	重量扭力比	62.35kg/kgm

Mitsubishi

Lancer

Drivetrain FR

取得方法

日本－Mitsubishi－14200



這部在1973年上市的大眾車，是為了對抗當時流行的COROLLA及SUNNY等車款而推出的。開發時的定位為GALANT Coupe FTO的Saloon版，所以主要組件都可以共用。1600 GSR是這系列中的頂級車款，擁有當時最傲人，劃時代的110ps最大馬力。車身為堅固且安全的一體成型構造，展現出了優越的行車性能。在Southern Cross越野錦標賽中，由1973年開始，連續包辦了四年的總冠軍，也奠定了日後Lancer Evolution榮耀的基礎。

Specification

[illegible]	直列4汽缸	[illegible]	1525mm
[illegible]	1597cc	[illegible]	1360mm
[illegible]	110(110)ps/6700rpm	[illegible]	825kg
[illegible]	14.2kgm/4800rpm	[illegible]	7.50kg/ps
[illegible]	3965mm	[illegible]	58.10kg/kgm

Mitsubishi

Lancer

1974 | Drivetrain FR

■ 取得方法

在Evolution大會師中獲勝



›› Front View / ›› Rear View

Specification

引擎形式	直列4汽缸	車寬	1525mm
排氣量	1597cc	車高	1360mm
最大馬力	160(160)ps/-rpm	車重	(825)kg
最大扭力	-kgm/-rpm	重量／馬力比	5.61kg/ps
車長	3965mm	重量／扭力比	-kg/kgm

在第一代Lancer可愛的外表下，潛藏著無可否認的優秀行車潛力。它於1973年首度登上世界舞台，參加的是Southern Cross越野錦標賽，在第二年就有過人的表現，超越了等級更高的強敵Porsche 911，一舉奪得Safari站的總冠軍，也向全世界打響了三菱汽車與「Lancer」的名號。這部車在小型輕量化的車身中裝有構造單純但十分耐用的1.6升直列4汽缸引擎，最高可以輸出160ps馬力。

Mitsubishi

Lancer

[illegible] | Drivetrain FR

■ 取得方法

舊車專門店



›› Front View / ›› Rear View

Specification

引擎形式	直列4汽缸	車寬	1620mm
排氣量	1795cc	車高	1385mm
最大馬力	160(160)ps/5800rpm	車重	1085kg
最大扭力	22kgm/3500rpm	重量／馬力比	6.78kg/ps
車長	4225mm	重量／扭力比	49.32kg/kgm

1800GSR IC Turbo是以相當受歡迎的跑車款式EX Turbo為基礎，傾注所有在WRC大賽中培育出的最尖端技術打造而成的車款。外觀方面的特徵為附有氣壩的下巴擾流板及與車身同色的保險桿等，懸吊系統採用扁平率60％的高抓地力輪胎，內裝則為能夠讓駕駛人坐的更安穩的桶型座椅。配備1.8L渦輪引擎，搭有氣冷式中冷器，讓它可以發揮出不遜於世界頂級車款的行車性能。

Mitsubishi

Lancer

1992 | **Drivetrain** 4WD

取得方法

中古車 90年代前半

Front View





<< Rear View

它是現在仍在持續推出新款的Lan Evo車系的始祖。這部為了參加WRC（世界越野錦標賽）而開發的4WD超級轎車，通稱「Evo I」。以Lancer為基礎，備有大口徑進氣口的前保險桿，大型後擾流板等，讓它擁有和普通Lancer截然不同的存在感。引擎蓋等部分都採用鋁合金製品，徹底朝輕量化的目標邁進。裝載的引擎可以發出在1992年推出當時十分罕見的250ps馬力，有著令人難以想像它是市售車款的高性能。

Specification

引擎形式	直列4汽缸	車寬	1695mm
排氣量	1997cc	車高	1395mm
最大馬力	250(250)ps/6000rpm	車重	1240kg
最大扭力	31.5kgm/3000rpm	重量／馬力比	4.96kg/ps
車長	4310mm	重量／扭力比	39.37kg/kgm

Mitsubishi

Lancer

[illegible] | **Drivetrain** 4WD

取得方法

日本－Mitsubishi－1250000

Front View





<< Rear View

因為WRC的規格限制改變，所以Lancer也跟著提高了空力、懸吊系統、底盤等各方面的性能，強化了引擎及動力傳動系統的能力。比較顯眼的改變大概是散熱柵採用了新設計的三角車鼻，以及廢除原本位於引擎蓋左側的進氣口，還有後擾流板形狀等。此外，懸吊系統方面則將三菱獨創的輪胎控制系統AYC（Active Yaw Control）重新改良，讓它進化成了Super AYC，順利強化了操控時的安定性。

Specification

引擎形式	直列4汽缸	車寬	1770mm
排氣量	1996cc	車高	-mm
最大馬力	300(327)ps/5500rpm	車重	1230kg
最大扭力	55.1kgm/3500rpm	重量／馬力比	4.10kg/ps
車長	4360mm	重量／扭力比	22.32kg/kgm

Mitsubishi

Lancer

Drivetrain 4WD

■ 取得方法

中古車 90年代前半



在1994年1月小幅改款後，Lancer Evolution進化成了第二代車系，行車性能也更加提升了。引擎方面的主要變更點為提升過給壓及加大、改良汽門揚程，懸吊系統部份則是改變平衡桿的設定及換裝尺寸205／60／15R的輪胎。驅動系統則是修改了轉向齒輪比，導入了機械式限滑差速器等。此外，在車身方面也為了提升操控安定性而加大了前後輪軸距及左右輪距。

Specification

引擎形式	直列4汽缸	車寬	1695mm
排氣量	1997cc	車高	1420mm
最大馬力	260(267)ps/6000rpm	車重	1250kg
最大扭力	31.5kgm/3000rpm	重量／馬力比	4.81kg/ps
車長	4310mm	重量／扭力比	39.68kg/kgm

Mitsubishi

Lancer

Drivetrain 4WD

■ 取得方法

中古車 90年代前半



從1992年推出以來，Lan Evo系列車款就一直試圖對引擎、懸吊系統及車體剛性等各方面進行強化，而到了第三代車系，為了增加高速行駛時車身的安定，所以將重點放在降低揚力與提升空力性能等項目上。前保險桿變得開口更大，且外型更加精悍，而保險桿下方則加裝了俗稱下巴擾流板的氣壩。此外，更加大型化的車尾擾流板上也加裝了高置式煞車燈。

Specification

引擎形式	直列4汽缸	車寬	1695mm
排氣量	1997cc	車高	1420mm
最大馬力	270(269)ps/6250rpm	車重	1260kg
最大扭力	31.5kgm/3000rpm	重量／馬力比	4.67kg/ps
車長	4310mm	重量／扭力比	40.00kg/kgm

Mitsubishi

Lancer

[illegible] Drivetrain 4WD

■ 取得方法

中古車 90年代後半



Specification

[illegible]	直列4汽缸	[illegible]	1690mm
排氣量	1997cc	車高	1415mm
[illegible]	280(278)ps/6500rpm	[illegible]	1350kg
最大扭力	36kgm/3000rpm	重量／馬力比	4.82kg/ps
車長	4330mm	重量／扭力比	37.50kg/kgm

Evolution IV將繼承自前一代車款的4G63型引擎的活塞口徑進一步地擴大、改裝進氣系統後，終於達到了280ps馬力的水準。前後輪軸距、左右輪距、車尾都分別加大了10～15mm，確保了它在擁有高馬力的同時還能兼顧直線前進與轉彎時的安定性。因為導入了由電腦控制後方差速器的Active Yaw Control系統，所以過彎時轉向不足的問題也獲得了大幅度的改善，讓它在賽車場上飛馳時能夠發揮出更大的力量，同時更加順暢。

Mitsubishi

Lancer

[illegible] Drivetrain 4WD

■ 取得方法

在惠斯勒冰上競賽（普通）中獲勝



Specification

[illegible]	直列4汽缸	[illegible]	1690mm
排氣量	1997cc	車高	-mm
最大馬力	284(289)ps/6000rpm	車重	1230kg
最大扭力	50kgm/3500rpm	重量／馬力比	4.33kg/ps
車長	4330mm	重量／扭力比	24.60kg/kgm

WRC1997年的賽季可說是參賽車廠們為了能夠在更加嚴苛的比賽中獲勝，而將參賽車種由市售車轉換為拉力賽專用的WR車的過渡期。不過，在這種狀況下，三菱仍舊選擇了以4WD渦輪引擎市售車款為基礎的Group A車款。此時他們投入的秘密兵器就是可以透過調整左右輪驅動力差距來獲得旋轉力的Active Yaw Control（AYC）系統。此外，新增的漸進式變速器也大幅地提升了它的操控性。

Mitsubishi

Lancer

Drivetrain 4WD

■ 取得方法

中古車 90年代後半

>> Front View





<< Rear View

Specification

引擎形式	直列4汽缸	車寬	1770mm
排氣量	1997cc	車高	1415mm
最大馬力	280(311)ps/6500rpm	車重	1360kg
最大扭力	38kgm/3000rpm	重量／馬力比	4.86kg/ps
車長	4350mm	重量／扭力比	35.79kg/kgm

Lancer Evolution即使已經發展到了第V代也未曾停止繼續進化的腳步。同樣僅是3000rpm，但最大扭力又比前款提升了2kgm，達到了38kgm的水準。變速器密齒輪比化，使它在脫離彎道後的加速擁有更強勁且更平順的爆發力。藉由採用倒立式懸吊系統，提高了高馬力車種應有的束角／外傾角的剛性。配備的煞車是在摩托車界也名聞遐邇的Brembo公司製系統。是一部在「行駛、轉彎、停止」各方面都施加大幅改良的車款，限量6000部。

Mitsubishi

Lancer

Drivetrain 4WD

■ 取得方法

中古車 90年代後半





Specification

引擎形式	直列4汽缸	車寬	1770mm
排氣量	1997cc	車高	1415mm
最大馬力	280(317)ps/6500rpm	車重	1360kg
最大扭力	38kgm/3000rpm	重量／馬力比	4.86kg/ps
車長	4350mm	重量／扭力比	35.79kg/kgm

Lan Evo VI分為以參加比賽為前提的RS款與以在公路上行駛為前提的GSR款。由於左右輪距擴大而加大的車體為1770mm的3號車身。配備的2L渦輪引擎可以輸出280ps馬力。驅動方式為中央差速器＋黏性耦合器的全時4WD，前懸吊系統為支柱式，而後輪則是採多連桿式。變速器只有五速手排一種。GSR將Brembo製的煞車及Active Yaw Control系統和RECARO製座椅等都列為標準配備。

Mitsubishi

Lancer

Drivetrain 4WD

■ 取得方法

中古車 90年代後半



<< Rear View

它是冠上了三菱的招牌賽車手，在WRC大賽中有傑出表現的Tommi Makinen之名的特別車款。它也可以分成以標準款GSR來改裝的，以及用跑車款RS來改裝的兩種級別，不過兩者的特徵都是廢除了前保險桿的大型霧燈，朝簡化車身正面線條的方向努力。外觀部分則採用了會令人聯想到WRC大賽的專用車身顏色，而內裝也為了和外觀搭配而同樣統一為專用的顏色。

Specification

引擎形式	直列4汽缸	車寬	1770mm
排氣量	1997cc	車高	1405mm
最大馬力	280(317)ps/6500rpm	車重	1360kg
最大扭力	38kgm/2750rpm	重量／馬力比	4.86kg/ps
車長	4350mm	重量／扭力比	35.79kg/kgm

Mitsubishi

Lancer

Drivetrain 4WD

■ 取得方法

日本－Mitsubishi－750000



<< Rear View

在1999年時，三菱滿懷信心投入WRC大賽Group A賽事的車款就是這部Lancer Evolution VI。引擎、底盤當然不在話下，連懸吊及傳動系統等也都進行過重新檢討設計，比第V代車款擁有更高的耐久性與安定性。而在Tommi Makinen的駕駛之下，這部車漂亮地奪得了當年WRC大賽的冠軍。它可以輸出最大馬力約300ps，而最大扭力更是高達52.0kgm。採用全時4WD，六速手排系統，離合器中則裝有碳纖維製成的三塊離合器片。

Specification

引擎形式	直列4汽缸	車寬	1770mm
排氣量	1997cc	車高	1415mm
最大馬力	302(305)ps/6000rpm	車重	1230kg
最大扭力	52kgm/3500rpm	重量／馬力比	4.07kg/ps
車長	4350mm	重量／扭力比	23.65kg/kgm

Mitsubishi

Lancer

[illegible] | Drivetrain 4WD

取得方法

中古車 90年代後半





Specification

引擎形式	直列4汽缸	車寬	1770mm
排氣量	1997cc	車高	1415mm
最大馬力	280(317)ps/6500rpm	車重	1260kg
最大扭力	38kgm/3000rpm	重量／馬力比	4.50kg/ps
車長	4350mm	重量／扭力比	33.16kg/kgm

與需要考慮到在公路上行駛時的機能性與舒適性的標準規格GSR相比，RS拆除了幾乎所有與比賽無關的配件，車體重量輕了將近100kg，成為一大特徵。雖然機械組件是和GSR共通的，不過渦輪系統則是採用世界首創的鈦鋁合金製渦輪，此外，懸吊系統的吊臂也是採用鋁合金製品。還有，為了提升車體剛性，所以刻意增加了車身的銲接部位，在外表看不出來的地方也確實地進行了改裝。

Mitsubishi

Lancer

[illegible] | Drivetrain 4WD

取得方法

中古車 90年代後半





Specification

引擎形式	直列4汽缸	車寬	1770mm
排氣量	1997cc	車高	1415mm
最大馬力	280(317)ps/6500rpm	車重	1260kg
最大扭力	38kgm/3000rpm	重量／馬力比	4.50kg/ps
車長	4350mm	重量／扭力比	33.16kg/kgm

Lancer Evolution VI RS TOMMI MAKINEN Edition可說是全系列中最具賽車風格的款式。以它改裝基礎車款的RS裝備為準，同時車身正面也有著GSR TM版的單純線條。車身高度比其他幾款稍低，較低的車身讓它擁有輕快且安定的行車能力。將調校重點置於在高速狀態下過彎的做法，連職業賽車手都讚不絕口。擁有足以匹配它那280ps／6500rpm引擎的強大運動性能。

Mitsubishi

Lancer

Drivetrain 4WD

取得方法

中古車 90年代後半



<< Rear View

它是三菱的旗艦車款，Lancer Evolution的第七款式。在基礎車款Lancer全面改款為Lancer Cedia的同時，也以全新車身登場了。因此，它的車身比過去的款式要來得大上一圈。進一步地改良了至今為止採用的直列4汽缸DOHC渦輪引擎，讓它可以輸出2L等級中最強的280ps／39.0kgm。此外，第七代還有自排款式，雖然最大馬力略降為272ps，不過不需操控離合器就能享受充滿力道的奔馳快感。

Specification

引擎形式	直列4汽缸	車寬	1770mm
排氣量	1997cc	車高	1450mm
最大馬力	280(319)ps/6500rpm	車重	1400kg
最大扭力	39kgm/3500rpm	重量／馬力比	5.00kg/ps
車長	4455mm	重量／扭力比	35.90kg/kgm

Mitsubishi

Lancer

Drivetrain 4WD

取得方法

中古車 90年代後半



<< Rear View

VII GT-A是Lancer Evolution車系中首部自排款式車種，「在保有Lan Evo VII原本的高性能之下，讓任何人都可以輕鬆享受駕馭跑車的樂趣」就是它的開發理念。前擾流板開口不多的洗鍊設計，以及極度簡約的後擾流板都是它外觀上的特徵，內裝的座椅則可以選購由RECARO公司生產的真皮豪華版四向電動半桶型座椅。

Specification

引擎形式	直列4汽缸	車寬	1770mm
排氣量	1997cc	車高	1450mm
最大馬力	272(317)ps/6500rpm	車重	1480kg
最大扭力	35kgm/3000rpm	重量／馬力比	5.44kg/ps
車長	4455mm	重量／扭力比	42.29kg/kgm

Mitsubishi

Lancer

年份：2001 **Drivetrain** 4WD

■ 取得方法

中古車 90年代後半



在全面改款，更換了新車身之後的第七代Lancer Evolution車系，以進排氣及冷卻系統為中心，變得更加成熟了。成為了一部在「行駛、轉彎、停止」等基本面上更加安定的車。雖然車體重量比第六代的同級別車種增加了60kg，不過仍然比七代標準款輕上80kg。此外，選購配備中包括了薄鈑金車身、氣體放電式頭燈、網狀17吋鋁合金輪圈，電動窗等。

Specification

引擎形式	直列4汽缸	車寬	1770mm
排氣量	1997cc	車高	1450mm
最大馬力	280(319)ps/6500rpm	車重	1320kg
最大扭力	39kgm/2750rpm	重量／馬力比	4.71kg/ps
車長	4455mm	重量／扭力比	33.85kg/kgm

Mitsubishi

Lancer

年份：[illegible] **Drivetrain** 4WD

■ 取得方法

日本－Mitsubishi－32980



它是Lancer Evolution的第八代車款。在經過了又一次的進化後，仍然不停努力追逐著「最快」名號的一部車。外觀方面，以前端的三菱標誌為中心，採用了合資廠商Daimler公司識別象徵的Boulay車頭造型。不過，在洗鍊的車身內的裝備就只能用暴力來形容了。雖然最大馬力控制在日本國產車自主限制的280ps，但是由於引擎各部分都經過重新檢討的關係，所以扭力也首度突破到了40kgm大關。

Specification

引擎形式	直列4汽缸	車寬	1770mm
排氣量	1997cc	車高	1450mm
最大馬力	280(321)ps/6500rpm	車重	1410kg
最大扭力	40kgm/3500rpm	重量／馬力比	5.04kg/ps
車長	4490mm	重量／扭力比	35.25kg/kgm

Mitsubishi

Lancer

Drivetrain 4WD

取得方法

本－Mitsubishi－31600





<< Rear View

Specification

[illegible]	直列4汽缸	[illegible]	1770mm
排氣量	1997cc	車高	1450mm
最大馬力	280(320)ps/6500rpm	車重	1320kg
最大扭力	40kgm/3500rpm	重量／馬力比	4.71kg/ps
車長	4490mm	重量／扭力比	33.00kg/kgm

自1992年Lancer Evolution車系推出開始，已經經過了10年，在2003年1月，堪稱集大成的第八代終於推出了。外觀部分採用更加重視空力性能及冷卻性能的設計，前保險桿的中央部分開口面積也加大了10%，提升了中冷器的冷卻效率。左右下方的開口處呈管形，提高了引擎機油的冷卻性能。GSR款的變速器只有六速手排，不過SR則可以選擇改裝時具有較大空間的五速手排。

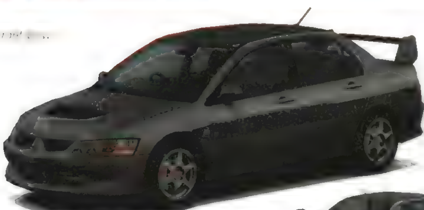
Mitsubishi

Lancer

Drivetrain 4WD

取得方法

日本－Mitsubishi－33980





<< Rear View

Specification

[illegible]	直列4汽缸	[illegible]	1770mm
排氣量	1997cc	車高	1450mm
[illegible]	280(327)ps/6500rpm	[illegible]	1400kg
最大扭力	40.8kgm/3500rpm	重量／馬力比	5.00kg/ps
車長	4490mm	重量／扭力比	34.31kg/kgm

VIII是改以Lancer Cedia為基礎後的第三世代Lan Evo。其中，在2004年登場的MR，為了強化牽引力，所以導入了ACD（Active Center Differential），進一步提升了轉彎性能。此外，車頂也改為鋁合金製，成功地減輕了車體上方的慣性重量。另外，它也是歷代車款中首部採用Bilstein製避震器的車種，這使得它的運動性能有飛躍性的進步。在現在這個時間點上看來，它應該可以說是最接近完成型態的Lan Evo吧。

Mitsubishi

LEGNUM

■ 取得方法
中古車 90年代後半

年份 1998　Drivetrain 4WD



以GALANT為基礎的Station Wagon。曾獲得日本年度風雲車大獎，是一部專家們都對它抱著高評價的車款。開發概念是將其視為「Prestige Sport Wagon」，希望能創造出一部擁有高質感及存在感的車。VR-4是該車系頂級的車款，採4WD傳動，配有最高可發揮280ps馬力的2.5L．V型6汽缸DOHC雙渦輪引擎。三菱毫不保留地導入了主動偏航控制系統（AYC）、自動穩定控制系統（ASC）、五速的INVECS-II Sport Mode AT等各種最新技術。

Specification

引擎形式	V型6汽缸	車寬	1740mm
排氣量	2498cc	車高	1450mm
最大馬力	280(273)ps/5500rpm	車重	1550kg
最大扭力	37kgm/4000rpm	重量／馬力比	5.54kg/ps
車長	4740mm	重量／扭力比	41.89kg/kgm

Mugen

S2000

■ 取得方法
日本－Honda（無限）－75000

年份 2000　Drivetrain FR



無限 S2000是Honda車系改裝零件品牌「無限」以賽車規格為目標而進行改裝的車款。進排氣系統經過改良，最高馬力可以發出250ps／8300rpm。採用了配有減衰力無段調整式避震器的車高調整式懸吊套件，而空力套件也選用前後下壓力可以取得平衡的組合。它是一部融合了無限在賽事中所培育出的技術力，以及S2000本身的強大行車性能而成的，擁有優越潛力的比賽機械。

Specification

引擎形式	直列4汽缸	車寬	1750mm
排氣量	-cc	車高	1280mm
最大馬力	250(247)ps/8300rpm	車重	1240kg
最大扭力	-kgm/-rpm	重量／馬力比	4.96kg/ps
車長	4178mm	重量／扭力比	-kg/kgm

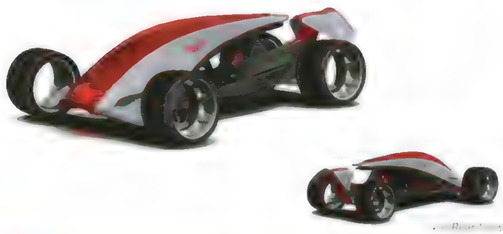
Nike

NIKE One

Drivetrain 4WD

取得方法

在Saleen S7俱樂部中獲勝
國際B級執照考試 全銅盃合格



預定在Nike創立50週年的2022年時推出，出自於Saleen S7的設計者Phil Frank之手的NIKE One。前輪輪距較寬的車身，靈感是來自於短距離賽跑選手彎下腰準備起跑時的姿勢。駕駛者必須採取像是在騎摩托車般的前傾動作，可以一邊駕車一邊鍛練身體。採用電動馬達作為動力來源，內藏於輪圈的輪軸則兼具了馬達及煞車的功能。如此毫無累贅地將肉體與環境融合的型態也可以說是傳達給未來運動員的訊息。

Specification

[illegible]	-	[illegible]	-mm
[illegible]	-cc	[illegible]	-mm
[illegible]	-(259)ps/-rpm	[illegible]	(760)kg
[illegible]	-kgm/-rpm	[illegible]	2.93kg/ps
[illegible]	-mm	重量／扭力比	-kg/kgm

NISMO

270R

Drivetrain FR

取得方法

國際A級執照考試 全銅盃合格



NISMO 270R是為了慶祝NISMO創立10週年，所以限量推出30部的紀念型車款。以SILVIA S14 K's為基礎，配有前保險桿擾流板、大型引擎蓋，尾翼等專用配件。此外，它的車名是來自於提高到擁有270ps／6000rpm，34.5kgm／4800rpm的SR20DE引擎。動力傳動系統、變速器、懸吊系統等各部分都進行了徹底的修改，將它的行車性能提高到了極限。

Specification

[illegible]	直列4汽缸	[illegible]	1730mm
[illegible]	1998cc	[illegible]	1285mm
[illegible]	270(270)ps/6000rpm	[illegible]	1240kg
[illegible]	34.5kgm/4800rpm	[illegible]	4.59kg/ps
[illegible]	4500mm	[illegible]	35.94kg/kgm

NISMO

400R

Drivetrain 4WD

■ 取得方法

在日本90年代挑戰中獲勝

>> Front View





<< Rear View

Specification

[illegible]	直列6汽缸	車寬	1830mm
[illegible]	2771cc	車高	1330mm
[illegible]	400(401)ps/6800rpm	車重	1550kg
[illegible]扭力	47.8kgm/4400rpm	重量／馬力比	3.88kg/ps
車長	4675mm	重量／扭力比	32.43kg/kgm

它是利用NISMO在Le Mans大賽及GT錦標賽中獲得的賽車技術，將R33型Skyline GT-R V-spec施行改裝的改裝成車。動力單元的排氣量提高為2.8L，最大馬力達400ps／6800rpm，最大扭力為47.8kgm／4400rpm。懸吊系統方面，輪胎及鋁合金輪圈都加大到18英吋，而彈簧也更換成強化型彈簧，避震器則是採用經過特別改裝的Bilstein製品。

NISMO

GT-R

Drivetrain FR

■ 取得方法

在紅酒爭奪賽中獲勝

>> Front View





<< Rear View

Specification

[illegible]	直列6汽缸	[illegible]	1880mm
排氣量	2568cc	車高	1300mm
最大馬力	305(305)ps/6800rpm	車重	1580kg
最大扭力	38kgm/4500rpm	重量／馬力比	5.18kg/ps
車長	4675mm	重量／扭力比	41.58kg/kgm

日產與NISMO於1995年時展開了「挑戰Le Mans三年計畫」。在第一年時投入的是GT-R LM Race Car。而為了取得參加GT1等級比賽的認證，所以生產了Road Going Version。裝有RB26DETT引擎，可以產生的最大馬力為305ps／6800rpm，最大扭力則是38kgm／4500rpm。附帶一提，在第一年的比賽時，由福山英朗／近藤真彥／粕谷俊二所駕駛的22號車，獲得了總排行第10名，該等級比賽第5名的成績。

NISMO
Skyline

Drivetrain 4WD





■ 取得方法

日本－Nissan（NISMO）－125000

這部Skyline GT-R是NISMO裝配上為比賽而設計的零件後調校而成的車款。加裝了專用渦輪增壓器及凸輪軸的L6DOHC渦輪引擎可以輸出最大馬力458ps／7200rpm，最大扭力48.3kgm／5200rpm的出力。此外，它還裝有可以讓它在不增加空氣阻力的情況下獲得下壓力的空力套件。在懸吊系統及煞車等各方面也都以在賽車場上行駛時的狀況為前提，進行了各種改裝。

Specification

引擎形式	直列6汽缸	車寬	1785mm
排氣量	-cc	車高	1360mm
最大馬力	450(458)ps/7200rpm	車重	1560kg
最大扭力	48.5kgm/5600rpm	重量／馬力比	3.47kg/ps
車長	4600mm	重量／扭力比	32.16kg/kgm

NISMO
Skyline

Drivetrain 4WD





■ 取得方法

日本－Nissan（NISMO）－90000

屬於日產體系下的NISMO，S-tune是NISMO集結至今累積下來技術的結晶，一部將性能提升到極限的車。以R32型Skyline GT-R為基礎，換裝行車電腦等設備後，將最大馬力提升到400ps，而最大扭力則增加為44kgm。在低轉速時就能展現出強大的動力，在過彎時也藉助於最新技術而獲得了超群的安定性。雖然改裝車型為較舊世代的R32型，但它仍擁有不下於現今車款的戰鬥力。

Specification

引擎形式	直列6汽缸	車寬	1755mm
排氣量	-cc	車高	1350mm
最大馬力	400(409)ps/6800rpm	車重	1500kg
最大扭力	44kgm/5200rpm	重量／馬力比	3.75kg/ps
車長	4545mm	重量／扭力比	34.09kg/kgm

NISMO

Fairlady Z

Drivetrain FR





◎ 取得方法

日本－Nissan（NISMO）－55000

這部Fairlady Z是在NISMO及GRAN TURISMO的共同合作下誕生的車款。GRAN TURISMO的設計者們在遊戲中創造出來的空力套件，經由NISMO加以具體化後推出了。這些空力套件，不僅可以讓它的外觀看來更為動感美麗，同時還可以提升空力性能。動力單元採用改裝過的S1引擎，可以發揮300ps／6400rpm的最大馬力。懸吊系統方面，裝配有可以確保靈活運動性及舒適性的S-tune套件。

Specification

引擎形式	-	車寬	-mm
排氣量	-cc	車高	-mm
最大馬力	-(278)ps/-rpm	車重	(1320)kg
最大扭力	-kgm/-rpm	重量／馬力比	4.75kg/ps
車長	-mm	重量／扭力比	-kg/kgm

NISMO

Fairlady Z

Drivetrain FR





◎ 取得方法

日本－Nissan（NISMO）－150000

在NISMO開發出的改裝套件中，Z-tune是其中最高等級的產品。不過它卻沒有推出Fairlady Z用的版本，所以這部車是只有在這款『GT4』中才看得到的夢幻改裝成車。改裝基礎為Fairlady Z S-tune。裝有改裝過引擎凸輪軸及汽門彈簧等的S1引擎。專用的長車身也相當迷人。由於Z-tune本身就已經是擁有更高一級性能的車種了，所以相信大家一定也都相當期待它在行駛時的表現吧。

Specification

引擎形式	-	車寬	-mm
排氣量	-cc	車高	-mm
最大馬力	-(390)ps/-rpm	車重	(1250)kg
最大扭力	-kgm/-rpm	重量／馬力比	3.21kg/ps
車長	-mm	重量／扭力比	-kg/kgm

Nissan
180SX

Drivetrain FR

取得方法

中古車 90年代後半





Specification

引擎形式	直列4汽缸	車寬	1695mm
排氣量	1998cc	車高	1290mm
最大馬力	205(206)ps/6000rpm	車重	1220kg
最大扭力	28kgm/4000rpm	重量／馬力比	5.95kg/ps
車長	4520mm	重量／扭力比	43.57kg/kgm

180SX在1996年進行小幅改款時，將引擎的排氣量加大到了2.0L。特別是屬於渦輪車款的Type X，擁有當時在2.0L等級引擎中頂尖的220ps馬力實力。採用以前代版本為基礎的SR20DET型引擎。由於導入了可變汽門正時控制系統及大容量消音器的關係，可以產生140ps／18.2kgm的馬力／扭力。此外，由於它的車身重量前後分配為50：50之故，所以在過彎時可以保持在非常安定的狀態。

Nissan
240RS

Drivetrain FR

取得方法

在瑞士阿爾卑斯拉力賽（困難）中獲勝





Specification

引擎形式	直列4汽缸	車寬	1800mm
排氣量	2340cc	車高	1310mm
最大馬力	240(240)ps/7200rpm	車重	970kg
最大扭力	24kgm/6000rpm	重量／馬力比	4.04kg/ps
車長	4330mm	重量／扭力比	40.42kg/kgm

它是日產為了在WRC大賽的Group B賽事中獲勝而打造的賽車。市售車是為取得參賽認證而生產，產量僅200部。完全沒有考慮在公路上行駛時會遇到的排放廢氣規定等問題。為了減輕重量，除了前車窗之外的窗戶部分全部改用聚碳酸酯材質，最後全重只有970kg，附帶一提，當時它的售價為日幣580萬。Rally Car是為了達成Safari越野賽4連霸而在1983年推出的車款，雖沒有很亮眼的表現，不過它的外型及誕生經歷仍然吸引許多愛好者。

Nissan

350Z

Drivetrain FR

■ 取得方法

日本－Nissan－36000





<< Rear View

Specification

[illegible]	V型6汽缸	[illegible]	1815mm
排氣量	3498cc	車高	1315mm
最大馬力	300(300)ps/6400rpm	車重	1440kg
最大扭力	35.9kgm/4800rpm	重量／馬力比	4.80kg/ps
車長	4310mm	重量／扭力比	40.11kg/kgm

這部350Z Gran Turismo 4 Limited Edition是『GT4』製作小組與日產汽車合作創造出來的，限定在歐洲販售的車款。基礎車款為紀念Z誕生35週年而推出的35th Anniversary。以最高級別的Version ST（六速手排），搭配上經過特別改裝的引擎，懸吊系統採用專用的18英吋鋁合金輪圈，最大馬力300ps／6400rpm等，是一部在各方面都能夠輕鬆超越普通款的特別版本車。

Nissan

Be-1

Drivetrain FF

■ 取得方法

舊車專門店





<< Rear View

Specification

[illegible]	直列4汽缸	[illegible]	1580mm
排氣量	987cc	車高	1395mm
[illegible]	52(52)ps/6000rpm	[illegible]	670kg
最大扭力	7.6kgm/3600rpm	重量／馬力比	12.88kg/ps
車長	3635mm	重量／扭力比	88.16kg/kgm

它是日產以第一代March為基礎而創造出的限量車Pike Car的始祖。可愛的外型是它最大的特徵，從頭燈到車尾，完全都是以圓形為基調所構成的。由於推出時限定每月只銷售400輛的關係，所以造成了大搶購。有一段時間甚至在拍賣場上飆到超過300萬日幣的價位，一度蔚為風潮。即使時至今日，它新穎的設計也絲毫不見落伍，有時還會被誤認為進口車，是一部讓對舊型日本車感到厭倦的愛車迷們大吃一驚的車款。

Nissan

C-WEST RAZO SILVIA

Drivetrain FR

■ 取得方法

日本－Nissan－500000





<< Rear View

S15型SILVIA是製造及銷售GT尾翼等獨創空力套件的廠商C-WEST，在參加2001年JGTC GT300系列第二戰時投入的車款。車身及引擎是由NISMO開發、提供的。這部賽車的前後端都裝有C-WEST獨創的，讓它能夠獲得理想下壓力以提升最高速度的特製輪弧。駕駛員則是起用即便在超級耐久賽Class3中也十分活躍的尾本直史及現任Opera Performance代表的山本泰吉。

Specification

引擎形式	直列4汽缸	車寬	1830mm
排氣量	2140cc	車高	1170mm
最大馬力	300(301)ps/6000rpm	車重	1150kg
最大扭力	-kgm/-rpm	重量／馬力比	3.83kg/ps
車長	4520mm	重量／扭力比	-kg/kgm

Nissan

GT-R

Drivetrain 4WD

■ 取得方法

國際A級執照考試 全銀盃合格





<< Rear View

SKYLINE GT-R由於受排放廢氣規定等因素影響而停產。不過，這個象徵最快、最強的名號，在2001年東京車展中突然復活了。充滿侵略性的外表，讓飢渴已久的愛車人重新燃起了熱切期待，但它的外觀及性能等都依然成謎。然而，正如Ghosn社長說過「GT-R將會在2007年登場」，因此這款車現在應正依最具可信度的推測採用3.5L．V型6汽缸雙渦輪引擎祕密開發中。超越日本性能自主限制的真正跑車登場日是否會來臨，讓人充滿期待。

Specification

引擎形式	-	車寬	-mm
排氣量	-cc	車高	-mm
最大馬力	-(455)ps/-rpm	車重	(1560)kg
最大扭力	-kgm/-rpm	重量／馬力比	3.43kg/ps
車長	-mm	重量／扭力比	-kg/kgm

Nissan

GT-R

Drivetrain FR



<< Rear View

Specification

引擎形式	V型6汽缸	車寬	2124mm
排氣量	-cc	車高	1339mm
最大馬力	-(626)ps/-rpm	車重	1100kg
最大扭力	-kgm/-rpm	重量／馬力比	-kg/ps
車長	4773mm	重量／扭力比	-kg/kgm

■ 取得方法

在夢幻車冠軍盃中獲勝

在一切成謎的情況下，讓人們留下殷望的日產GT-R就這樣消失了。而這部夢幻車就是給不想等到2007年的車迷們的禮物。由於缺乏資料，所以反而可將日產最新技術集結於此。在350Z的VQ35引擎加裝雙渦輪，設定為600ps馬力，透過CEDRIC與GLORIA等車款採用的EXTROID CVT無段變速系統緻密地傳遞出去，最後由ATTESA 4WD系統完全傳達給地面。即使不是Le Mans大賽用規格，也已經宣示出接近完美的性能。

Nissan

mm-R

Drivetrain FF



<< Rear View

Specification

引擎形式	-	車寬	1660mm
排氣量	-cc	車高	1495mm
最大馬力	-(140)ps/-rpm	車重	(672)kg
最大扭力	-kgm/-rpm	重量／馬力比	4.80kg/ps
車長	3695mm	重量／扭力比	-kg/kgm

■ 取得方法

在March兄弟中獲勝

由於獨特的設計，使第三代March開拓出新的支持者群。這部mm-R Cup Car是以第三代March的試作型車款為基礎，由GRAN TURISMO小組創造出的，採Cup Car規格的比賽用車。雖然Cup Car的引擎幾乎是無改裝狀態，不過這部mm-R的引擎則擁有1.2L排氣量就能發出最大馬力140ps的強大性能。此外，車身部分也設置了防滾架，前輪懸吊系統採支柱式，而後輪則是採用扭桿式設計。

Nissan

PAO

Drivetrain FF

取得方法

舊車專門店





以第一代March為基礎的第二部Pike Car。設計時的理念為「一部讓人充滿度假般冒險感覺的車」。雖然只限定銷售三個月，不過卻生產了3萬1000部之多。車名是來自於中文組合式建築蒙古包的「包」字。它的外型和Be-1相比之下更具懷舊風情。現在已經很少見的三角形窗戶，刻意向外突出的車門絞鍊等都突顯了它獨特的個性。即使時至今日，仍然受到某些愛好者熱烈的支持。

Specification

[illegible]	直列4汽缸	[illegible]	1570mm
排氣量	987cc	車高	1480mm
最大馬力	52(52)ps/6000rpm	車重	760kg
最大扭力	7.6kgm/3600rpm	重量／馬力比	14.62kg/ps
車長	3740mm	重量／扭力比	100.00kg/kgm

Nissan

R390

Drivetrain MR

取得方法

日本－Nissan－4500000

中古車 90年代後半





它是日產在1997年重回Le Mans大賽時，與英國名廠TWR共同開發的賽車。在碳纖維一體成形打造的底盤上，以縱置方式擺放著3.5L的V型8汽缸雙渦輪引擎。同時也導入了高性能ABS及循跡防滑控制系統。外觀則在考慮到提升空力性能與煞車冷卻效率等狀況下進行了改變。這部兼具速度及可以承受連續24小時以高速行駛耐久性的賽車，帶領日本代表隊站上了1998年Le Mans大賽的頒獎台。

Specification

引擎形式	V型8汽缸	車寬	2000mm
排氣量	3495cc	車高	1090mm
最大馬力	650(800)ps/6800rpm	車重	1000kg
最大扭力	72kgm/4400rpm	重量／馬力比	1.54kg/ps
車長	4720mm	重量／扭力比	13.89kg/kgm

Nissan

R390

Drivetrain MR

取得方法

日本－Nissan－1000000

Front View





<< Rear View

Specification

引擎形式	V型8汽缸	車寬	2000mm
排氣量	3495cc	車高	1140mm
最大馬力	350(357)ps/5200rpm	車重	1180kg
最大扭力	50kgm/4000rpm	重量／馬力比	3.37kg/ps
車長	4720mm	重量／扭力比	23.60kg/kgm

R390 GT1 Road Car是日產為了參加1998年Le Mans大賽而與英國TWR車廠合作開發的中置引擎跑車。在碳纖維一體成型的車身中，裝有縱置式的引擎、橫置式的六速序列式變速箱、為了R390 GT1所特別開發的雙叉骨式懸吊系統等。在外觀部分排除了尾翼及追加了長車尾，為的都是要提升空力特性。內裝方面則改變為基於人體工學所設計的舒適裝潢。

Nissan

R89C

Drivetrain MR

取得方法

通過任務競賽 30～34關





<< Rear View

Specification

引擎形式	V型8汽缸	車寬	1990mm
排氣量	3496cc	車高	1100mm
最大馬力	800(922)ps/7600rpm	車重	900kg
最大扭力	80kgm/5600rpm	重量／馬力比	1.13kg/ps
車長	4800mm	重量／扭力比	11.25kg/kgm

R89C是部由日產開發引擎，而與Lola公司共同開發製作底盤的賽車。它曾經參加過在歐洲舉辦的WSPC及日本原型車耐久錦標賽(JSPC)。在後輪裝有護罩的這部23號車同時也是參加Le Mans 24小時耐久大賽用的車，由長谷見昌弘、星野一義、鈴木利男等足以代表日本的頂尖車手擔任駕駛，發揮了過人的速度，充分地展現了它所擁有的潛力。

Nissan

R92CP

Drivetrain MR

取得方法

在富士1000公里中獲勝
中古車 90年代前半



R92CP是將在1992年Daytona 24小時耐久大賽中奪得日本車首座冠軍獎盃的R91CP改裝為日本原型車耐久錦標賽（JSPC）用的車款，在六戰中有四戰漂亮地獲得了優勝。裝有3.5L・V型8汽缸雙渦輪引擎。雖然發表時就宣稱它擁有800ps以上的馬力，不過在預賽時似乎表現出了超過1200ps馬力，最高速度400km／h以上的性能，由於這個數字太過驚人，所以也傳出了車隊不敢告訴駕駛實際測量結果的軼聞。

Specification

引擎形式	V型8汽缸	車寬	1990mm
排氣量	3496cc	車高	1100mm
最大馬力	800(953)ps/7600rpm	車重	900kg
最大扭力	80kgm/5600rpm	重量／馬力比	1.13kg/ps
車長	4800mm	重量／扭力比	11.25kg/kgm

Nissan

EXA

Drivetrain FF

取得方法

舊車專門店



它是在1986年第三代PULSAR改款時推出的個性專用車（Speciality Car）。特徵為可更換式的後方車身。雖然使用者可以藉自己之手輕鬆在掀背後門與座艙式掀背後門兩者之間進行更換，不過可惜的是，由於它有著違反日本國內法律規定等問題，所以並沒有在日本上市。與頂級的PULSAR同樣只採用1.6L的引擎，最大馬力為120ps，最大扭力為14kgm。日後也推出了廉價版的1.5L引擎款式。

Specification

引擎形式	直列4汽缸	車寬	1680mm
排氣量	1598cc	車高	1295mm
最大馬力	120(114)ps/6400rpm	車重	1070kg
最大扭力	14kgm/5200rpm	重量／馬力比	8.92kg/ps
車長	4230mm	重量／扭力比	76.43kg/kgm

Nissan

OPTION Stream Z

2004 Drivetrain FR

取得方法

在改造車錦標賽中獲勝



Specification

引擎形式	V型6汽缸	車寬	-mm
排氣量	3772cc	車高	-mm
最大馬力	770(770)ps/6500rpm	車重	(1440)kg
最大扭力	86.4kgm/6300rpm	重量／馬力比	1.87kg/ps
車長	-mm	重量／扭力比	-kg/kgm

為了參加在美國舉辦的公路高速大賽「Silver State」，汽車雜誌『OPTION』製作了這部OPTION Stream Z。不過，1號車由於速度超過300km／h，結果導致衝出賽道。而這次在『GT4』中登場的OPTION Stream Z是以速度超過300km／h也能跑完144km為目標進行改裝的2號車。引擎的排氣量提高到了3772cc，搭配上渦輪增壓器之後，可以發揮出1000ps的最大馬力。

Nissan

CALSONIC SKYLINE

2000 Drivetrain FR

取得方法

日本－Nissan－1350000



Specification

引擎形式	直列6汽缸	車寬	1885mm
排氣量	2708cc	車高	1220mm
最大馬力	460(476)ps/6000rpm	車重	1100kg
最大扭力	70kgm/4400rpm	重量／馬力比	2.39kg/ps
車長	4600mm	重量／扭力比	15.71kg/kgm

在2000年時，JGTC在減輕下壓力、禁止使用ABS等方面修改了規定，同時對限流器更進一步加以限制。GT-R也因此減少了引擎蓋上的通氣口數量，改變了前保險桿處的進氣口形狀，而尾翼也變成一片了。本來在煞車性能方面頗受好評的GT-R，雖然因為禁用ABS而在比賽時受到了很大的影響，不過由星野一義／本山哲組駕駛的CALSONIC SKYLINE在第六戰中獲得了勝利，為星野拿下他參加日本GT錦標賽最後一次的優勝。

Nissan

CALSONIC SKYLINE

Drivetrain 4WD

取得方法

在筑波9小時耐久賽中獲勝



R32 GT-R參加日本房車錦標賽Group A賽事時，從第一戰開始就以領先第二名車輛一圈以上的優勢拿下了Pole to Win，而且到賽季結束為止的29戰中全都獲得勝利。RB26DETT型引擎上附有日產特殊車輛開發部門　日產工機改裝標誌「REINIK」的徽章，雖然是量產引擎，但從參戰之初就以600ps馬力為目標毫不妥協地持續開發，最後則可輸出650ps馬力。如此一來車體剛性也必須相對提高，因此各支柱都直接熔接於車體上。

Specification

引擎形式	直列6汽缸	車寬	1755mm
排氣量	2568cc	車高	1320mm
最大馬力	550(550)ps/7600rpm	車重	1260kg
最大扭力	50kgm/6000rpm	重量／馬力比	2.29kg/ps
車長	4545mm	重量／扭力比	25.20kg/kgm

Nissan

CUBE

Drivetrain FF

取得方法

日本－Nissan－14420



以March為開發基礎，於1998年推出的CUBE，由於車內空間寬廣，同時小巧的車身也便於運用之故，所以創下了累計銷售量40萬部的佳績。在2002年登場的第二代車款是以「魔術盒」為理念來進行開發的，擁有寬闊的車內空間及充實的各種收納裝備。而它「將稜角修圓的立方車體」設計也非常引人注意，和它的名稱「CUBE」可說是名實相符。車身後方的左右不對稱設計也是一大特徵，強烈地顯示出了這部車的個性。

Specification

引擎形式	直列4汽缸	車寬	1670mm
排氣量	1386cc	車高	1640mm
最大馬力	98(98)ps/5600rpm	車重	1070kg
最大扭力	14kgm/3200rpm	重量／馬力比	10.92kg/ps
車長	3730mm	重量／扭力比	76.43kg/kgm

Nissan
CUBE

■ 取得方法

中古車 90年代後半

Drivetrain FF





於1998年2月誕生的CUBE在轉眼間就成了日產的暢銷車款之一。以March的底盤為基礎，裝上了Mini-Van的車身。高度達到1625mm的車身，讓這部小型車擁有了相對較為寬廣的車內空間。採用CG13DE型1.3L直列4汽缸引擎，和March使用的引擎是一樣的。不過，由於它的排氣量增加了74cc的關係，所以最大馬力也提升為82ps／6800rpm。此外，採用方向機柱排檔桿也是讓它受歡迎的原因。

Specification

引擎形式	直列4汽缸	車寬	1610mm
排氣量	1274cc	車高	1625mm
最大馬力	8[illegible]2)ps/6000rpm	車重	970kg
最大扭力	10.8kgm/4000rpm	重量 馬力比	11.83kg/ps
車長	3750mm	重量 扭力比	89.81kg/kgm

Nissan
GRAN TURISMO SKYLINE GT-R

■ 取得方法

國內A級執照考試 全金盃合格

Drivetrain 4WD





GRAN TURISMO製作小組在獲得NISMO的全面支援下，於JGTC展出了這部SKYLINE。它是為了表現出GRAN TURISMO理想中的GT世界而在JGTC會場擺設的展示用車。基礎車款為由NISMO支援提供的街道用NISMO Skyline GT-R S-tune，改裝時的重點置於追求行駛時的樂趣。車身顏色也是由GRAN TURISMO所設計的。可說是非常符合GT宗旨「真實的駕駛體驗」的一部合作車款。

Specification

引擎形式	直列6汽缸	車寬	1785mm
排氣量	-cc	車高	1360mm
最大馬力	450(541)ps/7200rpm	車重	1560kg
最大扭力	48.5kgm/5600rpm	重量 馬力比	3.47kg/ps
車長	4600mm	重量 扭力比	32.16kg/kgm

Nissan

GRAN TURISMO SKYLINE GT-R

Drivetrain 4WD

取得方法

在實存賽車場巡遊中獲勝

Front View





<< Rear View

所謂的Pace Car，指的是負有在比賽中斷時要移動到前方，在比賽重新開始之前整理好車隊順序任務的車輛。不過，它在比賽中引擎必須隨時保持在一有需要就可以立刻採取行動的狀態。為了達成這個嚴苛的任務，所以基礎車款都經過更進一步的強化。在Indy 500大賽等美國比賽中，Pace Car被視為執掌比賽的象徵而受到尊敬，因此被選為Pace Car是非常光榮的。在遊戲中則是由這部GRAN TURISMO SKYLINE GT-R來負責這項任務。

Specification

引擎形式	直列6汽缸	車寬	1785mm
排氣量	2568cc	車高	1480mm
最大馬力	280(336)ps/6800rpm	車重	1560kg
最大扭力	40kgm/4400rpm	重量／馬力比	5.57kg/ps
車長	4600mm	重量／扭力比	39.00kg/kgm

Nissan

XANAVI NISMO GT-R

Drivetrain FR

取得方法

日本－Nissan－1350000

Front View





<< Rear View

2003年的JGTC（日本GT錦標賽）可說是屬於GT-R的賽季。日產在這一年停止提供GT-R給JGTC，決定從翌年開始要以Fairlady Z參戰。堪稱GT-R身分證的RB26DETT型引擎也將更換為VQ30型引擎。這部換裝過引擎，編號23的XANAVI NISMO，從第一戰開始就發揮了它安定的速度，不但讓本山／Krumm組獲得了當年賽季的總冠軍，同時NISMO也拿下了車隊冠軍，以徹底勝利的形式作為完美的結束。

Specification

引擎形式	V型6汽缸	車寬	1885mm
排氣量	2987cc	車高	1220mm
最大馬力	485(492)ps/5600rpm	車重	1080kg
最大扭力	75kgm/4000rpm	重量／馬力比	2.23kg/ps
車長	4600mm	重量／扭力比	14.40kg/kgm

Nissan

XANAVI HIROTO GT-R

2001 **Drivetrain** FR

取得方法

日本－Nissan－1350000



Specification

引擎形式	直列6汽缸	車寬	1885mm
排氣量	2708cc	車高	1220mm
最大馬力	460(481)ps/6000rpm	車重	1100kg
最大扭力	70kgm/4400rpm	重量／馬力比	2.39kg/ps
車長	4600mm	重量／扭力比	15.71kg/kgm

雖保有曾獲得許多勝利的直列6汽缸RB26DETT型引擎，不過在眾多NA引擎對手之激烈攻勢下，GT-R也只能將命運賭在輕量化及增強平衡性、改裝引擎上了。在進氣限制的前提下，引擎經過徹底改裝，擁有幾近毫無窒礙的平順扭力輸出特性。GT-R便以此一安定性與信賴性為武器全力奮戰。XANAVI HIROTO是2001年賽季中GT-R車系唯一有勝利紀錄的車款。而RB26DETT型引擎也光榮地交棒給了V型6汽缸VQ30DETT輕型引擎。

Nissan

SILVIA

Drivetrain FR

取得方法

舊車專門店



Specification

引擎形式	直列4汽缸	車寬	1510mm
排氣量	1595cc	車高	1275mm
最大馬力	90(90)ps/6000rpm	車重	980kg
最大扭力	13.5kgm/4000rpm	重量／馬力比	10.89kg/ps
車長	3985mm	重量／扭力比	72.59kg/kgm

第一代SILVIA是在日本第一部正統派跑車Fairlady 1600的底盤上，裝上Coupe型式的雙人座車身而成的個性專用車（Speciality Car）。嶄新的外型設計出自於德國設計師之手。裝有Porsche式同步伺服四速變速器、膜片彈簧離合器等最新機能。在安全方面也將安全帶及前輪碟煞等列入了標準配備中，於1965年獲得日本神奈川縣警察採用為高速巡邏隊專用的巡邏車。

Nissan

SILVIA 240RS

Drivetrain FR

取得方法

舊車專門店





240RS是以SILVIA為基礎，將參加1983年WRC大賽第一戰Monte Carlo越野賽視為目標而開發的車款。僅僅970kg不到的輕型車身與前後大幅突出的輪弧及後擾流板為其特徵，Rally規格車款採用的是紅白藍三種顏色的塗裝。引擎為2.4L直列4汽缸DOHC規格，最大馬力可以輸出240ps。在試作型中也有裝備280ps引擎的款式。生產期間只有短短兩個月，銷售數量為200部。

Specification

引擎形式	直列4汽缸	[illegible]	1800mm
排氣量	2340cc	[illegible]	1310mm
最大馬力	240(240)ps/7200rpm	[illegible]	970kg
最大扭力	24kgm/6000rpm	[illegible]	4.04kg/ps
車長	4300mm	[illegible]	40.42kg/kgm

Nissan

SILVIA

Drivetrain FR

取得方法

舊車專門店





在1988年推出的S13系SILVIA是創造了歷史性銷售記錄的車款。開發理念為「一部既漂亮又能讓人享受駕車之樂的時髦雙門轎車」。兼具了帥氣外型與高性能，車身各構造表面平坦的接合設計與充滿勁道的行車性能是它最大的特徵。共分成三種級別，K's是其中最高級的車款，直列4汽缸DOHC渦輪引擎可以輸出175ps的最大馬力及23.0kgm的最大扭力。後輪則將黏性耦合式LSD列為標準配備。

Specification

引擎形式	直列4汽缸	[illegible]	1690mm
排氣量	1809cc	[illegible]	1290mm
最大馬力	175(175)ps/6400rpm	[illegible]	1140kg
[illegible]	23kgm/4000rpm	[illegible]	6.51kg/ps
車長	4470mm	[illegible]	49.57kg/kgm

Nissan

SILVIA K's

Drivetrain FR

取得方法

中古車 90年代前半





<< Rear View

SILVIA在1991年小幅改款時，最值得一提的改變就是引擎換裝為SR20DET。新的引擎排氣量提高了200cc而變為2L，最大馬力增加為205ps，最大扭力也提升為18.2kgm。外觀部分則採用了新設計的附LED高置式煞車燈及鋁合金輪圈。輪胎的尺寸也由195／60R15變更為205／60R15。選購配備中的四輪轉向系統則進化成了新的Super HICAS。

Specification

引擎形式	直列4汽缸	車寬	1690mm
排氣量	1998cc	車高	1290mm
最大馬力	205(206)ps/6000rpm	車重	1170kg
最大扭力	28kgm/4000rpm	重量／馬力比	5.71kg/ps
車長	4470mm	重量／扭力比	41.79kg/kgm

Nissan

SILVIA

Drivetrain FR

取得方法

中古車 90年代前半





<< Rear View

S14系車款繼承了極受歡迎的S13車系的設計概念，同時還更進一步地強化了行車性能。它的開發理念是「一部徹底追求隨心所欲的駕馭樂趣與卓越品味的時髦雙門轎跑車」。雖然車身尺寸加大為3號的大小，不過仍然有著在輕快中不失穩重的行車特徵。K's的定位還是和前代相同，屬於高級別車款。不過它所配備的SR20DET型引擎可以發揮220ps／6000rpm的馬力，比前代高出了15ps。

Specification

引擎形式	直列4汽缸	車寬	1730mm
排氣量	1998cc	車高	1295mm
最大馬力	220(205)ps/6000rpm	車重	1220kg
最大扭力	28kgm/4800rpm	重量／馬力比	5.55kg/ps
車長	4500mm	重量／扭力比	43.57kg/kgm

Nissan

SILVIA

1996 | Drivetrain FR





<< Rear View

Specification

[illegible]	直列4汽缸	[illegible]	1730mm
排氣量	1998cc	車高	1295mm
最大馬力	220(218)ps/6000rpm	車重	1250kg
最大扭力	28kgm/4800rpm	重量／馬力比	5.68kg/ps
車長	4520mm	重量／扭力比	44.64kg/kgm

取得方法

中古車 90年代後半

在1996年的小幅改款中，為了強調它的跑車形象，所以將重新設計時的重點置於車身前後側的空力套件。煥然一新的設計令它脫胎換骨而成顯眼的「Wide & Low」風格。此外，在配備方面，主要的改變有採用薄型投射式頭燈、前方車身同色空力保險桿、前方網狀散熱柵、車身護板、大型後擾流板等。此外，在懸吊系統部分則加大了前煞車的容量及將ABS列入標準配備，試圖提升了它的安全性。

Nissan

SILVIA

[illegible] | Drivetrain FR





<< Rear View

Specification

[illegible]	直列4汽缸	[illegible]	1690mm
排氣量	1809cc	車高	1290mm
最大馬力	135(135)ps/6400rpm	車重	1090kg
最大扭力	16.2kgm/5200rpm	重量／馬力比	8.07kg/ps
車長	4470mm	重量／扭力比	67.28kg/kgm

取得方法

舊車專門店

擁有NA引擎的SILVIA Q's是一款行駛時十分流暢，不會給人絲毫勉強感覺的車款。雖然在動力及裝備方面要略遜於裝有渦輪引擎的高級別車款K's一籌，不過在經濟性方面則是Q's較為優越。依日本10-15 mode油耗測試，五速手排規格，1L汽油可跑11.6km的水準，而在60km／h定速行駛油耗測試的狀況下則1L可以跑到19.2km。變速器有自排和五速手排兩種，另外也可以選購加裝HICAS-II的規格。

Nissan

SILVIA

[illegible] Drivetrain FR

取得方法

中古車 90年代前半



<< Rear View

Specification

引擎形式	直列4汽缸	車寬	1690mm
排氣量	1998cc	車高	1290mm
最大馬力	140(140)ps/6400rpm	車重	1110kg
最大扭力	18.2kgm/4800rpm	重量／馬力比	7.93kg/ps
車長	4470mm	重量／扭力比	60.99kg/kgm

這具引擎在小幅改款後增加了200cc的排氣量而提升到2L，特別是它增加了在中低轉速時的扭力渾厚度，讓這部車擁有了可以和高一級車款相提並論的行車能力。另外，為了安全性考量，它導入了諸如在車門板內側加設側門防撞鋼樑等設備，讓它成為一部在各方面都名符其實的真正跑車。此外，在早期款式中設定為選購配備的HICAS-II也改良成Super HICAS。變速器則是和初期款式相同，有自排及五速手排兩種。

Nissan

SILVIA

[illegible] Drivetrain FR

取得方法

中古車 90年代前半



<< Rear View

Specification

引擎形式	直列4汽缸	車寬	1730mm
排氣量	1998cc	車高	1295mm
最大馬力	160(157)ps/6400rpm	車重	1160kg
最大扭力	19.2kgm/4800rpm	重量／馬力比	7.25kg/ps
車長	4500mm	重量／扭力比	60.42kg/kgm

在1993年的全面改款時，S14系SILVIA重新評估了車身尺寸，結果使得總重量增加了100kg以上。不過，由於動力傳動系統的改良、車體剛性的強化及懸吊系統的成熟等因素，所以讓它變成了一部行駛時更具威力的跑車。特別是Q's，由它所採用的高反應NVCS（日產可變汽門正時控制系統）發揮了非常好的效果，讓它可輸出160ps／6400rpm的馬力，比上一代車款要多出了20ps。

Nissan
SILVIA

Drivetrain FR

取得方法
中古車 90年代後半





Specification

引擎形式	直列4汽缸	車寬	1730mm
排氣量	1998cc	車高	1295mm
最大馬力	160(157)ps/6400rpm	車重	1190kg
最大扭力	19.2kgm/4800rpm	車重/馬力比	7.44kg/ps
車長	4520mm	車重/扭力比	61.98kg/kgm

AERO系列車種是採用前方車身同色空力保險桿、鋁合金輪圈、專用跑車座椅、白色儀表板、真皮包覆方向盤、大型後擾流板等配備的特別車款。從它在1995年加入車系的行列之後就一直很受年輕人歡迎。在1996年小幅改款時，與高級別款K's相同，Q's也將外觀上的重點放在重新設計煥然一新的前後空力套件上，使它搖身一變成了一部較原先款式更具「Wide & Low」風格的車。

Nissan
SILVIA

Drivetrain FR

取得方法
中古車 90年代後半





Specification

引擎形式	直列4汽缸	車寬	1695mm
排氣量	1998cc	車高	1285mm
最大馬力	165(165)ps/6400rpm	車重	1330kg
最大扭力	19.6kgm/4800rpm	車重/馬力比	8.06kg/ps
車長	4445mm	車重/扭力比	67.86kg/kgm

SILVIA Varietta是AUTECH JAPAN公司參與製作的電動硬頂敞篷車款。他們巧妙地在不破壞S15系優雅曼妙的長車身風格下，將之改裝為2＋2座椅的設計，讓它被譽為當時日本最美的敞篷車，受到相當熱烈的討論。裝備SR20DE型引擎，變速器只有五速手排一種。敞篷方式採用只需一個按鈕就能開關的全開式金屬車頂，每次開關的時間僅需20秒。

Nissan

Nissan
SILVIA

Drivetrain FR

■ 取得方法
中古車 90年代後半





<< Rear View

Specification

引擎形式	直列4汽缸	車寬	1695mm
排氣量	1998cc	車高	1285mm
最大馬力	250(250)ps/6400rpm	車重	1240kg
最大扭力	28kgm/4800rpm	重量／馬力比	4.96kg/ps
車長	4445mm	重量／扭力比	44.29kg/kgm

在S15 SILVIA車系中，最受歡迎的就是這部Spec R AERO。各處都以空力套件武裝起來的具侵略性低車身，簡直可說是完全為了在高速狀態下行駛而設計的。尤其是六速手排車款，可以輸出最大馬力250ps／6400rpm，擁有這個級別中最高的水準。懸吊系統方面，在選購配備中列有在高速時能發揮優越穩定性與轉彎能力的Super HICAS。此外，四速自排款式的動力比六速手排款稍低，最大馬力為225ps／6000rpm。

Nissan
SILVIA

Drivetrain FR

■ 取得方法
中古車 90年代後半





Specification

引擎形式	直列4汽缸	車寬	1695mm
排氣量	1998cc	車高	1285mm
最大馬力	165(166)ps/6400rpm	車重	1200kg
最大扭力	19.6kgm/4800rpm	重量／馬力比	7.27kg/ps
車長	4445mm	重量／扭力比	61.22kg/kgm

Spec S AERO並沒有採用渦輪的車款，是一部可以讓人充分體驗只有採用自然進氣引擎的車款才能表現出的自然駕馭感的車。變速器有五速手排及四速自排兩種。手排款的最大馬力是1565ps／6400rpm，自排款的設定值則為160ps／6400rpm。它的特徵是設置在車身後方的大型尾翼。最受歡迎的車身顏色是本來列為選購規格的Pearl White。

Nissan

SKYLINE

Drivetrain FR

■ 取得方法

舊車專門店



Specification

引擎形式	直列4汽缸	車寬	1495mm
排氣量	1484cc	車高	1435mm
最大馬力	70(70)ps/4800rpm	車重	960kg
最大扭力	11.5kgm/3600rpm	重量／馬力比	13.71kg/ps
車長	4100mm	重量／扭力比	83.48kg/kgm

由SKYLINE的創造者，櫻井真一郎先生所打造的第二代SKYLINE是在1963年11月時推出的。和豪華的第一代車款截然不同，第二代車款有著以不需維修的家用車為目標的小巧車身，配備1.5L直列4汽缸G1型引擎。和全同步三速手排變速器的搭配，讓它擁有了135km／h的最高速度。最多可以乘坐五人。在車身前後經過電鍍處理的保險桿及造型護桿都相當具特色，對日後登場的競爭對手們也造成了極大的影響。

Nissan

SKYLINE

Drivetrain FR

■ 取得方法

在FR挑戰賽中獲勝



Specification

引擎形式	直列6汽缸	車寬	1510mm
排氣量	1988cc	車高	1405mm
最大馬力	125(125)ps/5600rpm	車重	1095kg
最大扭力	17kgm/4400rpm	重量／馬力比	8.76kg/ps
車長	4235mm	重量／扭力比	64.41kg/kgm

Prince汽車為了參加賽車運動而傾全力開發了參賽用車，而SKYLINE 2000GT-B則是為滿足參賽認證而生產的車款之量產型。以輕快的行車性能為賣點的1500車系為基礎，在GLORIA SUPER6也採用的2L引擎中，裝有據說每一具就要十數萬日幣的三連裝Weber化油器。此外，由於壓縮比提高到9.3之故，所以它的最大馬力比認證車款還高出10ps，達到了125ps，而最高速度則為180km／h。

Nissan

SKYLINE

[illegible] **Drivetrain** FR

■ 取得方法

舊車專門店



Specification

引擎形式	直列6汽缸	車寬	1695mm
排氣量	1989cc	車高	1380mm
最大馬力	160(160)ps/7000rpm	車重	1145kg
最大扭力	18kgm/5600rpm	重量／馬力比	7.16kg/ps
車長	4460mm	重量／扭力比	63.61kg/kgm

由於它的廣告歌曲「屬於Ken和Mary的SKYLINE」而使它在日本獲得了有名的俗稱，相信即使是對車輛不熟的日本人也應該有印象才是。在約五年的時間內賣出了63萬部，在SKYLINE各代的銷售記錄中遙遙躍居首位。熱門車款GT-R於1973年推出時，正好遭逢石油危機，同時又碰上排放廢氣規定進行嚴格修正，所以只過了幾個月就被迫停產。據說生產數量只有197部，是部堪稱夢幻的GT-R。

Nissan

SKYLINE

[illegible] **Drivetrain** 4WD

■ 取得方法

舊車專門店



Specification

引擎形式	直列6汽缸	車寬	1755mm
排氣量	2568cc	車高	1340mm
[illegible]	280(309)ps/6800rpm	[illegible]	1430kg
最大扭力	36kgm/4400rpm	重量／馬力比	5.11kg/ps
車長	4545mm	重量／扭力比	39.72kg/kgm

GT-R在1989年加入第八代SKY-LINE（R32）的產品線。1973年消失的「Ken Mary」GT-R後，其名稱相隔16年才再度出現。相對於普通SKYLINE採5號車身尺寸，其寬度增加了60mm，裝有Blister Fender，是產品線中唯一使用3號車身的車款。現在仍然名聲廣播的RB26DETT型引擎馬力達到日本國內自主限制值上限的280ps，最大扭力則為驚人的36kgm，性能規格相當傲人。驅動方式採用ATTESA E-TS的電子扭力分配4WD系統。

Nissan

SKYLINE

Drivetrain 4WD

取得方法

中古車 90年代前半



R32 GT-R於1991年8月首次進行小幅改款。這次改款的重心放在提升安全性方面，追加了側門防撞鋼樑、衝擊吸收式方向盤、安全帶警示燈等裝備。除此之外，在許多細節處也都進行了改良，像是改換內部裝潢的材料、採用經過特殊皺摺加工而更具高級感的中控台等。另一方面，在外觀部分則是將投射式頭燈加大，同時更換成H1頭燈燈泡，大幅提升了頭燈的亮度。

Specification

擎形式	直列6汽缸	[illegible]	1755mm
氣量	2568cc	[illegible]	1340mm
大馬力	280(309)ps/6800rpm	[illegible]	1480kg
[illegible]	36kgm/4400rpm	[illegible]	5.29kg/ps
[illegible]	4545mm	[illegible]	41.11kg/kgm

Nissan

SKYLINE

Drivetrain 4WD

取得方法

中古車 90年代前半



R-33 GT-R是R32 GT-R的後繼車款，於1995年1月在東京改裝車展（Tokyo Auto Salon）會場上史無前例地採用發表同時就開始銷售的形式登場。比R32大上一圈的車身十分引人注目，裝有提高扭力後的RB26DETT型引擎，採用Brembo製的煞車系統及重新檢討車體剛性等方式，在「行駛、轉彎、停止」等基本性能層面上追求更高境界的表現。成為了一部擁有優越綜合運動性能，絲毫不會感到龐大車體有任何笨重之處的嶄新GT-R。

Specification

擎形式	直列6汽缸	[illegible]	1780mm
氣量	2568cc	[illegible]	1360mm
大馬力	280(324)ps/6800rpm	[illegible]	1530kg
最大扭力	37.5kgm/4400rpm	[illegible]	5.46kg/ps
長	4675mm	[illegible]	40.80kg/kgm

Nissan
SKYLINE

Drivetrain 4WD

取得方法
中古車 90年代後半



在推出後一年的1996年1月，R33 GT-R進行了首度的小幅改款作業。變更內容和R32 GT-R相同，都是以提升安全性能為中心。伴隨著SKY-LINE全車系都將雙安全氣囊列入了標準配備，本來較厚實的方向盤也改成了簡潔的四輻式方向盤，同時製作的材質也有所改變，提升了方向盤的質感。此外還改變了車身後部的飾條，並且追加了Super Clear Red及Sonic Silver兩種可供選擇的車身顏色。

Specification

引擎形式	直列6汽缸	車寬	1780mm
排氣量	2568cc	車高	1360mm
最大馬力	280(324)ps/6800rpm	車重	1530kg
最大扭力	37.5kgm/4400rpm	重量／馬力比	5.46kg/ps
車長	4675mm	重量／扭力比	40.80kg/kgm

Nissan
SKYLINE

Drivetrain 4WD

取得方法
中古車 90年代後半



自1995年推出以來，它在1997年2月進行了第二次的小幅改款。前擾流板大型化，而前保險桿上方中央處也新設置了空氣導管，大幅提升了它的冷卻性能。此外，它的頭燈也改為投射式的氙氣頭燈，不但照射範圍加大，同時光量也有所增強，提升了在夜間行車時的駕駛視野範圍。除此之外，還有諸如兩處尾燈的右側新增霧燈，以及採用具有撥水效果的前擋風玻璃，將ABS列為標準配備等改變。

Specification

引擎形式	直列6汽缸	車寬	1780mm
排氣量	2568cc	車高	1360mm
最大馬力	280(324)ps/6800rpm	車重	1530kg
最大扭力	37.5kgm/4400rpm	重量／馬力比	5.46kg/ps
車長	4675mm	重量／扭力比	40.80kg/kgm

Nissan

SKYLINE

Drivetrain 4WD

取得方法
中古車 90年代後半





<< Rear View

Specification

引擎形式	直列6汽缸	車寬	1785mm
排氣量	2568cc	車高	1360mm
最大馬力	280(333)ps/6800rpm	車重	1540kg
最大扭力	40kgm/4400rpm	車重/馬力比	5.50kg/ps
車長	4600mm	車重/扭力比	38.50kg/kgm

比第十代SKYLINE（R34）的推出約晚了8個月，R34 GT-R於1999年1月時上市。以直線為基調的車身設計，十分簡潔有力，和其他跑車的設計風格有相當大的差別。採用的RB26DETT型引擎和R33 GT-R所裝備的相比，最大扭力提升了2.5kgm，達到了40kgm，透過和GETRAG公司製造的六速手排變速器的組合，讓它展現出了壓倒性的加速能力。懸吊方面則以Brembo製煞車及輕量鋁合金輪圈加以強化，發揮出了更高境界的運動性能。

Nissan

SKYLINE

Drivetrain 4WD

取得方法
日本－Nissan－50480





<< Rear View

Specification

引擎形式	直列6汽缸	車寬	1785mm
排氣量	2568cc	車高	1360mm
最大馬力	280(333)ps/6800rpm	車重	1540kg
最大扭力	40kgm/4400rpm	車重/馬力比	5.50kg/ps
車長	4600mm	車重/扭力比	38.50kg/kgm

R34 GT-R在銷售期間內只進行過一次小幅改款。這唯一一次改款的時間，是在它推出約一年半之後的2000年8月，主要改變的部份為內外裝。外裝方面，包括改變前方散熱柵及保險桿的形狀，同時還導入了透明式的方向燈。新追加了Pearl White及Sparkling Silver等兩種車身顏色。內裝部分則除了改變中控台及椅套材質之外，踏板也改用鋁合金製品。至於功能方面則是加大了後煞車的尺寸。

Nissan

SKYLINE

Drivetrain 4WD

取得方法

日本－Nissan－59500



「M-spec」是以V-spec II為基礎，採用了真皮包覆方向盤及真皮座椅等配備，以洗鍊的行車性能與高質感的內部裝潢表現出高級感的車款。在2001年5月推出。商品概念為「能夠刺激成年人的感性，並滿足成年人堅持的另一部GT-R」。前後懸吊系統都採用了Ripple-Control避震器。提升輪胎的接地性，一方面可以確保GT-R特有的行車性能，一方面讓駕駛者能夠在舒適中享受駕馭之樂。

Specification

引擎形式	直列6汽缸	車寬	1785mm
排氣量	2568cc	車高	1360mm
最大馬力	280(336)ps/6800rpm	車重	1560kg
最大扭力	40kgm/4400rpm	重量／馬力比	5.57kg/ps
車長	4600mm	重量／扭力比	39.00kg/kgm

Nissan

SKYLINE

2002 Drivetrain 4WD

取得方法

日本－Nissan－63000



日產在2002年8月結束GT-R生產前推出了限量1000部的最終改裝版「Nur」。它的基礎車款有V-spec II及M-spec等兩種。相對於以短距離為主的V-spec II款，M-spec款則是將調校重點置於長距離的行駛，可說是GT-R新挑戰的領域。裝有充滿GT風格的真皮電熱座椅及專用懸吊系統等。附帶一提，它的名字「Nur」是來自於德國的賽道，在該地長久的測試鍛鍊令GT-R成為一部優秀的跑車。

Specification

引擎形式	直列6汽缸	車寬	1785mm
排氣量	2568cc	車高	1360mm
最大馬力	280(341)ps/6800rpm	車重	1580kg
最大扭力	40kgm/4400rpm	重量／馬力比	5.64kg/ps
車長	4600mm	重量／扭力比	39.50kg/kgm

Nissan

SKYLINE

[illegible] Drivetrain 4WD





<< Rear View

Specification

[illegible]	直列6汽缸	[illegible]	1755mm
排氣量	2568cc	車高	1355mm
最大馬力	280(309)ps/6800rpm	車重	1470kg
最大扭力	36kgm/4400rpm	重量／馬力比	5.25kg/ps
車長	4545mm	重量／扭力比	40.83kg/kgm

■ 取得方法

中古車 90年代前半

為了讓它能夠參加N1大賽（N1耐久Round Series）而生產的基礎車款是於1991年7月時推出的。透過追加進氣口及廢除中冷器護柵等方式，提升了它的引擎冷卻性能。此外，追加冷卻煞車用導風板和廢除煞車碟盤上的小洞則使煞車變得更加耐用。而且，為了減輕車身的重量，它更進一步地把空調、音響、ABS、車尾雨刷等都加以拆除，頭燈也從原來的投射式改為普通形式的頭燈。

Nissan

SKYLINE

[illegible] Drivetrain 4WD





<< Rear View

Specification

[illegible]	直列6汽缸	[illegible]	1780mm
排氣量	2568cc	車高	1360mm
最大馬力	280(324)ps/6800rpm	車重	1540kg
最大扭力	37.5kgm/4400rpm	重量／馬力比	5.50kg/ps
車長	4675mm	重量／扭力比	41.07kg/kgm

■ 取得方法

中古車 90年代前半

於1995年1月登場的R33 GT-R，再同時以N1大賽（N1耐久Round Series）的參賽用車種及V-spec為基礎設計而成的車款。N1大賽的改造許可範圍非常小，可說是以最接近市售車狀態進行的比賽，因此本來就擁有強大潛力的GT-R自然就成了參賽基礎車種中大受矚目的焦點。改裝的內容和R32 GT-R N1相同，將重點置於引擎的冷卻性能、在比賽中的耐久性，提高空力性能，車身重量的輕量化等方面。

Nissan

SKYLINE

Drivetrain 4WD

取得方法

中古車 90年代前半





Specification

引擎形式	直列6汽缸	車寬	1755mm
排氣量	2568cc	車高	1355mm
最大馬力	280(309)ps/6800rpm	車重	1500kg
最大扭力	36kgm/4400rpm	重量／馬力比	5.36kg/ps
車長	4545mm	重量／扭力比	41.67kg/kgm

在1993年2月，R32進行第二次小幅改款，推出了V-spec。雖然剛推出時的售價高達500萬日幣，不過仍然是GT-R的愛好者們爭相追求的車款。它是首部採用日後GT-R列入標準配備的Brembo製煞車系統的車。這讓它擁有了更高層次的煞車性能。此外，它的標準配備中還包括了225／50R17輪胎及BBS製17英吋鋁合金輪圈，它們讓GT-R特有的驅動系統ATTESA E-TS更能發揮實力，進一步地提升了GT-R的行車能力。

Nissan

SKYLINE

Drivetrain 4WD

取得方法

中古車 90年代前半





Specification

引擎形式	直列6汽缸	[illegible]	1780mm
排氣量	2568cc	[illegible]	1360mm
最大馬力	280(324)ps/6800rpm	[illegible]	1540kg
最大扭力	37.5kgm/4400rpm	[illegible]	5.50kg/ps
車長	4675mm	[illegible]	41.07kg/kgm

1995年1月於全面改款下R33 GT-R登場。和普通款同樣在發售當時即已設定的V-spec款，和R32的V-spec同樣屬於將GT-R的整體行車能力更進一步提升到更高境界的款式。將ATTESA E-TS的性能進化，由驅動系統到ABS都統一由電腦來控制的「ATTESA E-TS PRO」系統，此種牽引力控制裝置成為V-spec的專用配備。能夠更精確地控制扭力提升過後的RB26DETT型引擎的動力，使GT-R的運動性能更加精益求精。

Nissan

SKYLINE

Drivetrain 4WD





■ 取得方法

中古車 90年代後半

R33初次小幅改款後推出的V-spec，主要的變更之處為提升安全性能與修改內部裝潢的設計。此外，在安全方面，除了GT-R N1之外，全車系都將雙安全氣囊（駕駛座及助手座SRS安全氣囊）列入了標準配備。此外，採用縫線部分換為紅色新造型的真皮包覆四幅式跑車方向盤，讓內裝的感覺更具跑車風範。經過這些細部改良後，讓它更接近了GT-R所追求的設計理念「終極的駕駛樂趣」。

Specification

擎形式	直列6汽缸	[illegible]	1780mm
[illegible]	2568cc	[illegible]	1360mm
大馬力	280(324)ps/6800rpm	[illegible]	1540kg
[illegible]	37.5kgm/4400rpm	[illegible]	5.50kg/ps
[illegible]	4675mm	[illegible]	41.07kg/kgm

Nissan

SKYLINE

Drivetrain 4WD





■ 取得方法

中古車 90年代後半

在R33 GT-R最後的小幅改款中，為了要讓它成為一部兼具高性能與舒適性的車款，所以將重點放在裝備內容的調整上。在Rear Suspension Member的接合部分加裝了Rear Floor Stay，強化了車身剛性與操控的安定性。此外，採用新設計的大型前擾流板也增加了煞車冷卻通風管的開口面積，提升了煞車冷卻性能，讓它可以發揮更高水準的行車能力。另一方面，也導入了氙氣頭燈等各種充實的安全配備。

Specification

擎形式	直列6汽缸	[illegible]	1780mm
[illegible]	2568cc	[illegible]	1360mm
[illegible]	280(325)ps/6800rpm	[illegible]	1540kg
[illegible]	37.5kgm/4400rpm	[illegible]	5.50kg/ps
[illegible]	4675mm	[illegible]	41.07kg/kgm

Nissan SKYLINE

Drivetrain 4WD

取得方法
中古車 90年代後半



Specification

引擎形式	直列6汽缸	車寬	1785mm
排氣量	2568cc	車高	1360mm
最大馬力	280(336)ps/6800rpm	車重	1560kg
最大扭力	40kgm/4400rpm	重量/馬力比	5.57kg/ps
車長	4600mm	重量/扭力比	39.00kg/kgm

R34 GT-R V-spec是與標準版車款同時推出的。採用中央部份設有空氣導管的大型前擾流板，而在車身前後端新加裝了導流翼，對提升在80km/h以上的高速狀態行駛時的直進性及轉彎時的安定性都有所助益。多功能顯示器所顯示的資訊新增了進氣溫度與排氣溫度等兩項，由標準款的七項變為九項。除此之外，它還裝有電子控制主動式LSD與ATTESA E-TS PRO等多種專用配備。

Nissan SKYLINE

Drivetrain 4WD

取得方法
中古車 90年代前半



Specification

引擎形式	直列6汽缸	車寬	1755mm
排氣量	2568cc	車高	1340mm
最大馬力	280(311)ps/6800rpm	車重	1500kg
最大扭力	36kgm/4400rpm	重量/馬力比	5.36kg/ps
車長	4545mm	重量/扭力比	41.67kg/kgm

第八代R32型SKYLINE在1989年時推出。車身款式有雙門Coupe式及四門硬頂敞篷等兩種。乾脆地將隨著改款次數的增加而逐漸變大的車身一舉縮短，兼顧了運用的便利性及洗鍊的外形。而且它還讓睽違19年的GT-R之名重新復活，投入了以ATTESA ET-S為首的各項最尖端技術，在許多比賽中都展現了它過人的實力，創造了GT-R的新傳說。V-spec II是為了紀念它在房車錦標賽Group A賽事中獲得四連勝而推出的車款。

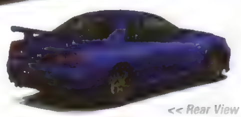
Nissan

SKYLINE

[illegible] 2000 — Drivetrain 4WD

取得方法
日本－Nissan－57480





<< Rear View

V-spec II是R34第一次，同時也是最後一次小幅改款時登場的。它是首部採用NASA構思的「附有NACA通風管的碳纖維製引擎蓋」的量產車款。藉由採用這種有著可以讓空氣阻力減到最小的通風管外形，而許多賽車也常使用的零件，確實提升了引擎室內的冷卻效率。此外，由於它是碳纖維製品的關係，所以也讓車身的重量減輕了約4kg。本來屬於V-spec N1專用的大口徑後輪煞車列入了GT-R全車系的標準配備，強化了煞車性能。

Specification

引擎形式	直列6汽缸	車寬	1785mm
排氣量	2568cc	車高	1360mm
最大馬力	280(336)ps/6800rpm	車重	1560kg
最大扭力	40kgm/4400rpm	重量／馬力比	5.57kg/ps
車長	4600mm	重量／扭力比	39.00kg/kgm

Nissan

SKYLINE

[illegible] 2000 — Drivetrain 4WD

取得方法
日本－Nissan－60980





<< Rear View

R34型SKYLINE在2000年8月時實施了小幅改款。GT-R進行了全車系都將後輪煞車換裝為大口徑等改良，而V-spec也進化到了II版。此時新採用的還有碳纖維製引擎蓋等。而同時推出的N1款式在外觀上的相異之處在於車門後照鏡改為黑色，而引擎蓋則直接將沒有塗裝的碳纖維樣式顯露在外，讓人一看就覺得這部車非同小可。它的引擎則具有在改造範圍狹窄的N1大賽中也能發揮出500ps以上馬力的強大潛力。

Specification

引擎形式	直列6汽缸	車寬	1785mm
排氣量	2568cc	車高	1360mm
最大馬力	280(333)ps/6800rpm	車重	1550kg
最大扭力	40kgm/4400rpm	重量／馬力比	5.54kg/ps
車長	4600mm	重量／扭力比	38.75kg/kgm

Nissan

SKYLINE

2002 **Drivetrain** 4WD

取得方法

日本－Nissan－61000



<< Rear View

Specification

[illegible]	直列6汽缸	[illegible]	1785mm
排氣量	2568cc	車高	1360mm
最大馬力	280(342)ps/6800rpm	車重	1560kg
最大扭力	40kgm/4400rpm	重量／馬力比	5.57kg/ps
車長	4600mm	重量／扭力比	39.00kg/kgm

這部最終改裝款的「Nur」裝備的是N1規格的引擎。和普通款最大的不同點在於它將渦輪材質由原本的陶瓷換成了耐久性更高的金屬。和普通款截然不同的獨特引擎聲、把駕駛人後背壓入座椅中的超強大動力、輕鬆就能達到8000轉的反應能力為其特徵。塗上金色的前蓋正是它身為特殊引擎的證明。此外，最大可以顯示到300km／h的速度表及立體徽章也都是為這部車專門設計的樣式。

Nissan

SKYLINE

[illegible] **Drivetrain** 4WD

取得方法

中古車 90年代後半



<< Rear View

Specification

引擎形式	直列6汽缸	車寬	1780mm
排氣量	2568cc	車高	1360mm
最大馬力	280(324)ps/6800rpm	車重	1540kg
最大扭力	37.5kgm/4400rpm	重量／馬力比	5.50kg/ps
車長	4675mm	重量／扭力比	41.07kg/kgm

R33 GT-R於1996年5月首次小幅改款時推出的特別規格車款就是這部「LM Limited」。它是為紀念日產參加當年6月舉辦的Le Mans 24小時耐久大賽而推出的，限定銷售兩個月。以標準V-spec為基礎，除了採用Calsonic Color的Champion Blue作為車身顏色外，還裝有可以調整角度的後擾流板。在前保險桿的車牌處兩側設有進出氣口，此外，在車尾也貼有專用的標籤貼紙。

Nissan

SKYLINE

Drivetrain 4WD

取得方法
中古車 90年代前半



<< Rear View

Specification

[illegible]	直列6汽缸	[illegible]	1755mm
排氣量	2568cc	車高	1355mm
最大馬力	280(309)ps/6800rpm	車重	1470kg
最大扭力	36kgm/4400rpm	重量／馬力比	5.25kg/ps
車長	4545mm	重量／扭力比	40.83kg/kgm

這部參加N1耐久大賽的改裝基礎車款，在比賽規定許可的範圍內進行了各方面的強化，包括了引擎冷卻系統、煞車，以及盡量減輕車身重量等。採用POTENZA RE010Z的225／50R17型輪胎，輪圈也改用BBS製的17英吋鍛造輪圈，而且一併對本車系一貫採用的電子扭力分配4WD系統ATTESA E-TS施行了調校。此外，煞車也更換為Brembo公司生產的鋁合金活塞對向式鉗夾及大容量煞車碟盤。

Nissan

SKYLINE

Drivetrain 4WD

取得方法
中古車 90年代後半



<< Rear View

Specification

引擎形式	直列6汽缸	車寬	1785mm
排氣量	2568cc	車高	1360mm
[illegible]	280(333)ps/6800rpm	[illegible]	1550kg
最大扭力	40kgm/4400rpm	重量／馬力比	5.54kg/ps
車長	4600mm	重量／扭力比	38.75kg/kgm

N1 Class比賽的改造容許範圍比從R32時代就開始參加的Group A賽事要來得更加狹隘。而為了參加這項大賽而推出的基礎車款就是這部V-spec N1。專用配備包括了金屬渦輪增壓器、大型氣冷式引擎機油冷卻器、大型後輪煞車等。相對地，車尾雨刷及霧燈、音響等與比賽無關的舒適裝備則一律拆除，可說是一部斯巴達式的比賽用車。車身顏色只有白色。此外，它也提供了後方差速器及冷卻器導風管等作為原廠選購配備。

Nissan

Nissan SKYLINE

[illegible] Drivetrain 4WD



Specification

引擎形式	直列6汽缸	車寬	1785mm
排氣量	2568cc	車高	1360mm
最大馬力	280(333)ps/6800rpm	車重	1550kg
最大扭力	40kgm/4400rpm	重量／馬力比	5.54kg/ps
車長	4600mm	重量／扭力比	38.75kg/kgm

取得方法

中古車 90年代後半

為紀念第三代R34型GT-R推出，限量銷售300部的特別塗裝車款。從不同角度觀看或是光源來自不同方向時，車身的顏色會有各種變化。它的直列6汽缸雙渦輪引擎經過改良，更換了凸輪軸而使汽門正時獲得改善，創下了日本國產車種中每L排氣量輸出15.6kgm扭力的最高紀錄。除了採用與德國GETRAG公司共同開發的六速手排變速器之外，還在Brembo公司製的煞車系統上採用了德國Jurid公司製造的前煞車皮。

Nissan SKYLINE

年份 2000 Drivetrain 4WD



Specification

引擎形式	直列6汽缸	車寬	1785mm
排氣量	2568cc	車高	1360mm
最大馬力	280(333)ps/6800rpm	車重	1550kg
最大扭力	40kgm/4400rpm	重量／馬力比	5.54kg/ps
車長	4600mm	重量／扭力比	38.75kg/kgm

取得方法

日本－Nissan－51480

對於奔馳的執著，讓它連車身顏色都產生了進化──。它就是限定在2000年1月到3月底為止的期間內銷售的另一部GT-R。被稱為「Midnight Purple III」的車身，採用Multiflex Color塗裝，從不同角度看它時，車身顏色會有從紫色到藍色等多種變化。這部GT-R在1999年的東京車展中參考展示時就以強烈的色彩擄獲了許多車迷的心。除此之外，尾翼及輪圈也採用了既大膽又簡潔的銀色。

Nissan
SKYLINE

Drivetrain FR

取得方法
中古車 90年代前半



這部FR的雙門轎跑車屬於在1989年時推出的R32型SKYLINE的小幅改款系列車種之一。新開發的PLASMA-RB25DE直列6汽缸引擎的排氣量由原本的2L增加為2.5L。最大馬力提升為180ps，最大扭力也提升到23.0kgm，擁有NA引擎特有的平實操控反應與行有餘力的扭力輸出。此外，還進行了引擎汽缸體的補強及進排氣系統的變更，並試圖減少運轉過程中產生的噪音。

Specification

引擎形式	直列6汽缸	[illegible]	1695mm
排氣量	2498cc	[illegible]	1325mm
最大馬力	180(190)ps/6000rpm	[illegible]	1320kg
最大扭力	23kgm/5200rpm	[illegible]	7.33kg/ps
車長	4530mm	[illegible]	57.39kg/kgm

Nissan
SKYLINE

Drivetrain FR

取得方法
舊車專門店



在1985年推出的第七代SKYLINE（R31型）的開發理念為「人與環境的調和、共生」，採用世界首創的四輪轉向系統「HICAS」等最尖端的科技。於1986年時追加了兩門的款式。GTS-R是它為了獲得參加Group A賽事的認證資格而於1987年推出，限量銷售800部的車款。可以發揮最大馬力210ps，最大扭力25kgm的性能。以Supra Turbo A及Ford Sierra等車款為對手，在Group A賽事中留下了相當不錯的成績。

Specification

引擎形式	直列6汽缸	[illegible]	1690mm
排氣量	1998cc	[illegible]	1365mm
最大馬力	210(210)ps/6400rpm	[illegible]	1340kg
最大扭力	25kgm/4800rpm	[illegible]	6.38kg/ps
車長	4660mm	[illegible]	53.60kg/kgm

Nissan

SKYLINE

Drivetrain FR

取得方法

[illegible]車專門店





<< Rear View

第八代SKYLINE於1989年推出，而它也因為成為冠上了睽違16年之久的GT-R之名的基礎車款而廣受矚目。頂級車款GTS-t配備的動力單元RB型2.0L直列6汽缸DOHC渦輪引擎擁有最大馬力215ps／6400rpm及最大扭力27kgm／3200rpm。此外，懸吊系統則是採用新開發的四輪多連桿式懸吊。配備有大型煞車鉗夾及16英吋鋁合金輪圈的GTS-t Type M在推出之後就成了FR系跑車中的霸者。

Specification

引擎形式	直列6汽缸	車寬	1695mm
排氣量	1998cc	車高	1325mm
最大馬力	215(216)ps/6400rpm	車重	1260kg
最大扭力	27kgm/3200rpm	重量／馬力比	5.86kg/ps
車長	4530mm	重量／扭力比	46.67kg/kgm

Nissan

SKYLINE

Drivetrain FR

取得方法

中古車 90年代前半





<< Rear View

君臨FR系跑車頂點的第八代SKY-LINE，於1991年時進行了小幅改款。不過這次並沒有對引擎及驅動系統作出任何調整，而是變更了前保險桿、座椅材質、儀表板顏色等少許內外裝的部份，另外還追加了以本來只有GT-R才採用的Dark Grey Metallic為首的新車身顏色。在這次改款後，這個車系新增了裝有2.5L直列6汽缸DOHC引擎的GTS25及配有豪華裝備的Type X等兩級別。

Specification

引擎形式	直列6汽缸	車寬	1695mm
排氣量	1998cc	車高	1325mm
最大馬力	215(216)ps/6400rpm	車重	1260kg
最大扭力	27kgm/3200rpm	重量／馬力比	5.86kg/ps
車長	4530mm	重量／扭力比	46.67kg/kgm

Nissan

SKYLINE

Drivetrain FR





<< Rear View

Specification

引擎形式	V型6汽缸	車寬	1815mm
排氣量	3498cc	車高	1395mm
最大馬力	280(271)ps/6200rpm	車重	1530kg
最大扭力	37kgm/4800rpm	重量／馬力比	5.46kg/ps
車長	4640mm	重量／扭力比	41.35kg/kgm

■ 取得方法

日本－Nissan－33900

在2001年時登場的最新型SKYLINE（V35型），和以往系列車款的性格及外型都有相當大的差異。以追求21世紀理想的Premium Sport Sedan為目標，更加充滿高級感的新Sport Sedan就此誕生了。在2003年時追加了車迷期望已久的COUPE車款。和SEDAN車款相比，它有著行李箱空間較小等相異點，同時車身也較低，寬度較大，整體的印象變得更具動感。而車系傳統的雙圓尾燈也在它身上重新復活了。

Nissan

SKYLINE

Drivetrain FR





<< Rear View

Specification

引擎形式	直列4汽缸	車寬	1695mm
排氣量	1862cc	車高	1410mm
最大馬力	94(94)ps/4800rpm	車重	1350kg
最大扭力	15.6kgm/3600rpm	重量／馬力比	14.36kg/ps
車長	4650mm	重量／扭力比	86.54kg/kgm

■ 取得方法

日本－Nissan－320000

它是在1960年的第42屆都靈車展中發表的。這部Sport Coupe採用SKYLINE的底盤，上面放著由義大利的設計師Giovanni Michelotti設計，而由Carrozzeria Allemano監督製造的車身。它所裝載的引擎排氣量為1862cc，可以發揮94ps馬力。雖然在1962年以PRINCE SKYLINE SPORT的名稱在市面上銷售，但由於車身設計難以量產及售價高達185萬日幣之故，所以包括試作車在內，一共只生產了約60部而已。

Nissan

SKYLINE

Drivetrain FR

取得方法

日本－Nissan－32500





<< Rear View

Specification

[illegible]	V型6汽缸	[illegible]	1750mm
排氣量	2987cc	車高	1470mm
[illegible]	260(262)ps/6400rpm	[illegible]	1490kg
[illegible]	33kgm/4800rpm	[illegible]	5.73kg/ps
車長	4675mm	重量／扭力比	45.15kg/kgm

捨棄了以往傳統採用的直列6汽缸引擎及被稱作「Surfline」的車身線條，改用能發揮260ps馬力的3L．VQ引擎的新世代SKYLINE，是一部兼顧乘坐時的舒適性與操控安定性，以「Flat Ride」為開發理念的車款。前中置設計的引擎使車身前後的重量分配達到52：48，再加上較長的前後輪軸距及較短的前懸與後懸設計，使它得以產生較低的俯仰，且能在高速行駛時抑制揚力，實現了零揚力，風阻係數Cd值超低，僅為0.27，創下世界最高水準。

Nissan

SKYLINE

Drivetrain FR

取得方法

日本－Nissan－36600





Specification

引擎形式	V型6汽缸	車寬	1750mm
排氣量	3498cc	車高	1470mm
最大馬力	272(271)ps/6000rpm	車重	1550kg
最大扭力	36kgm/4800rpm	重量／馬力比	5.70kg/ps
車長	4675mm	重量／扭力比	43.06kg/kgm

它是SKYLINE的頂級車款，裝有3.5L．V6引擎及日本首見的八速手排變速模式，定位為Premium Sport Sedan。VQ35DE型引擎擁有傲人的充裕動力，可輸出的最大馬力為272ps。此外，八段變速的EXTROID CVT傳動系統讓駕駛人在換檔時不會感到有任何不流暢，而且還可以利用方向盤後撥桿來進行換檔。透過採用專用散熱柵及RAYS製17英吋輪圈的做法，更加地突顯了它的高級感。

Nissan

SKYLINE

Drivetrain FR



● 取得方法

舊車專門店

由於第六代SKYLINE在1983年小幅改款時導入了無散熱柵的設計，所以又被稱為鐵面車。在1984年小幅改款時，RS系列的最後一款車，RS-X Turbo C也登場了。裝有FJ20ET型2.0L直列4汽缸DOHC附中冷器渦輪引擎，擁有傲人的最大馬力205ps／6400rpm及最大扭力25.0kgm／4400rpm。由於『首都高TRIAL』及『西部警察』等影視節目所帶來的強烈印象，讓它至今仍受到許多愛好者支持。

Specification

引擎形式	直列4汽缸	車寬	1675mm
排氣量	1990cc	車高	1360mm
最大馬力	205(205)ps/6400rpm	車重	1250kg
最大扭力	25kgm/4400rpm	重量／馬力比	6.10kg/ps
車長	4620mm	重量／扭力比	50.00kg/kgm

Nissan

SKYLINE

Drivetrain FR



● 取得方法

舊車專門店

第六代SKYLINE（R30型）在1981年登場，由於起用明星保羅紐曼擔任廣告代言人之故，所以被稱為「紐曼SKYLINE」。前車身較低而車尾較高，外型充滿動感，不過同時它也捨棄了由第三代沿用到第五代的「Surfing Line」設計。是世界首部採用可調式避震器的量產型車款。在1983年推出的2000 Turbo RS擁有日本首見的4汽門DOHC＋渦輪的引擎，可說是一部領先潮流的車。

Specification

引擎形式	直列4汽缸	車寬	1665mm
排氣量	1990cc	車高	1360mm
最大馬力	190(199)ps/6400rpm	車重	1175kg
最大扭力	23kgm/4800rpm	重量／馬力比	6.18kg/ps
車長	4595mm	重量／扭力比	51.09kg/kgm

Nissan

SKYLINE

Drivetrain FR





Specification

引擎形式	直列6汽缸	[illegible]	1665mm
排氣量	1989cc	[illegible]	1370mm
最大馬力	160(160)ps/7000rpm	[illegible]	1100kg
最大扭力	18kgm/5600rpm	馬力比	6.88kg/ps
車長	4330mm	扭力比	61.11kg/kgm

取得方法

在日本70年代古典車中獲勝

第三代SKYLINE（C10型）於1968年誕生。由於它以直線為基調的盒子般外型，所以獲得了「HAKO（箱）SKY」的暱稱。雙門Hard Top車款比較早推出的四門Sedan款的車身要短上70mm，是一部較為重視運動能力，以行車性能為優先的熱門車款。其中2000 GT-R可說是特別受到重視的款式，擁有傲人的160ps最大馬力，速度最高可達200km／h，在許多比賽中都拿下了勝利，對日本賽車運動的興起有相當大的貢獻。

Nissan

STAGEA

Drivetrain 4WD





Specification

引擎形式	直列6汽缸	[illegible]	1755mm
排氣量	2498cc	[illegible]	1505mm
最大馬力	280(282)ps/6400rpm	[illegible]	1650kg
最大扭力	35kgm/3200rpm	[illegible]	5.89kg/ps
車長	4800mm	扭力比	47.14kg/kgm

取得方法

中古車 90年代後半

以SKYLINE GTS25-t Type M所裝載的25DET型引擎為基礎，強化了渦輪增壓器的性能並加大了中冷器，試圖大幅提升它的性能，自排款與手排款都達成了280ps的最大馬力。自排車採用排壓感應型控制消音器。外裝部分則有專用的網狀散熱孔，及兼具車身護板及導流板效果的車頂擾流板。輪圈尺寸也將16英吋鋁合金輪圈列為標準配備。

Nissan

STAGEA

Drivetrain 4WD



■ 取得方法

中古車 90年代後半

它是目標成為「Top of the Touring Wagon」，由日產車系的組裝公司，AUTECH JAPAN所製作的特別規格車。引擎採用與GT-R相同的RB26DETT型引擎，最大馬力可達280ps，堪稱是Station Wagon版的GT-R。為配合引擎動力提升，所以同時也試圖強化車體剛性與煞車，而採用了Brembo公司製煞車。變速器只有手排，藉由採用專用的MOMO公司製方向盤及前霧燈而更加提升了它的動感形象。

Specification

引擎形式	直列6汽缸	車寬	1755mm
排氣量	2568cc	車高	1510mm
最大馬力	280(285)ps/6800rpm	車重	1720kg
最大扭力	37.5kgm/4400rpm	重量／馬力比	6.14kg/ps
車長	4880mm	重量／扭力比	45.87kg/kgm

Nissan

FALKEN☆GT-R

Drivetrain 4WD



■ 取得方法

日本－Nissan－550000

這部FALKEN☆GT-R是為了參加在德國為房車所舉辦的「紐堡林24小時耐久賽」而製造的。裝有缸徑加大而成2.8L的RB26-Z2改Nur-special引擎，能發揮出最大馬力500ps以上，最大扭力60.0kgm以上的強大動力。雖然2004年的賽季中一直面臨下雨的困擾，但它仍然有總成績排行第五名的優異表現，同時也擊敗了Porsche Turbo及Audi RS4 Turbo等強敵，拿下了A8 Class的優勝。

Specification

引擎形式	直列6汽缸	車寬	1875mm
排氣量	-cc	車高	1270mm
最大馬力	500(508)ps/6400rpm	車重	1360kg
最大扭力	60kgm/5200rpm	重量／馬力比	2.72kg/ps
車長	4600mm	重量／扭力比	22.67kg/kgm

Nissan

Fairlady

Drivetrain FR

取得方法

舊車專門店



Rear View

它是以1962年上市的Fairlady 1500為基礎，在1967年推出的雙座敞篷車。雖然車身仍為1500款，不過引擎排氣量加大到了2L。裝有兩具雙阻風門Solex化油器，可以發出在當時劃時代的145ps馬力。最高速度可以到達205km／h，0－400m加速只需5.4秒，擁有相當驚人的性能。在GT-II Class大賽中，甚至會令人以為是Fairlady的單一車種比賽，活躍程度可見一斑，也奠定了Fairlady車系時至今日仍持續受到喜愛的基礎。

Specification

引擎形式	直列4汽缸	車寬	1495mm
排氣量	1982cc	車高	1325mm
最大馬力	145(144)ps/6000rpm	車重	930kg
最大扭力	18kgm/4800rpm	重量／馬力比	6.41kg/ps
車長	3910mm	重量／扭力比	51.67kg/kgm

Nissan

Fairlady

Drivetrain FR

取得方法

在"Z"俱樂部中獲勝



<< Rear View

為取代雙座敞篷的Fairlady 2000而於1969年推出的Fairlady Z，在北美市場中被稱為Z-Car，非常受歡迎。240ZG是在裝載L24型引擎的240Z上換裝FRP製大型前車身，以及螺絲固定式超大輪弧的日本國內專用車款。2.4L直列6汽缸SOHC引擎與五速手排的搭配，創造出了在當時所向無敵的最高速度210km／h。時至今日仍然非常受喜愛，有許多狂熱的車迷存在。

Specification

引擎形式	直列6汽缸	車寬	1690mm
排氣量	2393cc	車高	1285mm
最大馬力	150(151)ps/5600rpm	車重	1010kg
最大扭力	21kgm/4800rpm	重量／馬力比	6.73kg/ps
車長	4305mm	重量／扭力比	48.10kg/kgm

Nissan

Fairlady Z

Drivetrain FR

取得方法

日本－Nissan－38000



Fairlady Z在跑車史上十分有名。於1969年誕生的它，以Long Nose／Short Deck的Coupe風格設計，立刻就抓住了全世界跑車迷的心。這部Fairlady Z 280Z-L是在1978年作為第二代推出的2seater車款。雖然它為了符合美國的撞擊安全規定而加大了保險桿，不過仍然保有它原來充滿魅力的設計。裝有2.8L直列6汽缸引擎，可以發揮145ps馬力。在不到一年的時間內就生產了10萬輛以上。

Specification

引擎形式	直列6汽缸	車寬	1690mm
排氣量	2753cc	車高	1295mm
最大馬力	145(145)ps/5200rpm	車重	1225kg
最大扭力	23kgm/4000rpm	重量／馬力比	8.45kg/ps
車長	4420mm	重量／扭力比	53.26kg/kgm

Nissan

Fairlady Z

Drivetrain FR

取得方法

舊車專門店



繼承了Long Nose／Short Deck這項Fairlady Z傳統的第三代車款Fairlady Z 300ZX（Z31），於1983年上市。在這次改款中，它將前代採用的直列6汽缸引擎換成了V型6汽缸引擎，進一步降低了最具特徵的長型前車身高度。此外，渦輪增壓器也被列入了標準配備。最大馬力230ps、最大扭力34.0kgm，搭配上空力性能方面在當時日本算是最佳的風阻係數Cd值0.31，如此的規格，實現了世界頂級的行車性能。

Specification

引擎形式	V型6汽缸	車寬	1725mm
排氣量	2960cc	車高	1310mm
最大馬力	230(229)ps/5200rpm	車重	1380kg
最大扭力	34kgm/3600rpm	重量／馬力比	6.00kg/ps
車長	4335mm	重量／扭力比	40.59kg/kgm

Nissan

Fairlady Z

Drivetrain FR

取得方法

舊車專門店





Specification

引擎形式	V型6汽缸	車寬	1790mm
排氣量	2960cc	車高	1250mm
最大馬力	280(280)ps/6400rpm	車重	1510kg
最大扭力	39.6kgm/3600rpm	重量／馬力比	5.39kg/ps
車長	4310mm	重量／扭力比	38.13kg/kgm

第四代Fairlady Z（Z32）是在1989年誕生的。以完美的跑車為目標開發而成的300ZX TwinTurbo 2seater車款，裝有3L．V型6汽缸DOHC雙渦輪引擎，是日本國內首部最大馬力達到280ps的跑車。此外，它還配備了會視行車狀況對後輪進行逆相位轉向控制的Super HICAS，懸吊系統也採用最新的四輪多連桿式，讓更多車迷為之心醉。Z32一直生產到2000年才停產，長銷達11年之久。

Nissan

Fairlady Z

Drivetrain FR

取得方法

中古車 90年代後半





Specification

引擎形式	V型6汽缸	[illegible]	1800mm
排氣量	2960cc	[illegible]	1255mm
最大馬力	280(283)ps/6400rpm	[illegible]	1580kg
最大扭力	39.6kgm/3600rpm	[illegible]	5.64kg/ps
車長	4520mm	[illegible]	39.90kg/kgm

在1989年推出的第四代Fairlady Z（Z32），於1998年時進行了最後一次小幅改款。除了讓本來就頗受好評的外型變得更加簡潔且精悍之外，同時也努力在車體剛性與煞車性能等方面更求精進。而這部Version R更是藉由採用大型Floor Tunnel Member及導入經過調校的專用跑車懸吊組件等方式，使它擁有了更為敏捷的運動性能及舒適乘坐感。裝載的3L．V型6汽缸雙渦輪引擎和以往款式相同，可以發揮280ps的馬力。

Nissan

Fairlady Z

Drivetrain FR

取得方法

中古車 90年代後半



Specification

引擎形式	V型6汽缸	車寬	1790mm
排氣量	2960cc	車高	1245mm
最大馬力	280（283）ps/6400rpm	車重	1520kg
最大扭力	39.6kgm/3600rpm	車重／馬力比	5.43kg/ps
車長	4305mm	車重／扭力比	38.38kg/kgm

Fairlady Z Z32型在1998年時進行了最後一次的小幅改款。這部「Version S」是Z32車系中最後一部雙座款式車種。搭配的變速器也是五速手排，讓它擁有更加強大的運動性能。除了可以發揮280ps馬力的雙渦輪引擎款之外，還有230ps馬力的NA引擎款可供選擇。雖然在2000年8月時於跑車迷們的嘆息聲中結束了生產，不過在經過了兩年之後，第五代Fairlady Z又華麗地登上舞台。

Nissan

Fairlady Z

Drivetrain FR

取得方法

在日本錦標賽中獲勝



Specification

引擎形式	V型6汽缸	車寬	1996mm
排氣量	-cc	車高	1310mm
最大馬力	—（617）ps／—rpm	車重	1120kg
最大扭力	-kgm/-rpm	車重／馬力比	1.82kg/ps
車長	4448mm	車重／扭力比	-kg/kgm

這部Fairlady Z Concept LM Race Car是從Z33型Fairlady Z發表當時就開始構思的賽車。在紅白藍三色的車身下，潛藏著具有足以參加Le Mans等耐久大賽的性能。引擎以VQ35型3.5L，V型6汽缸DOHC引擎為基礎，再加上兩具渦輪，可以產生約600ps的最大馬力。此外，前後的懸吊系統都採用雙叉骨式懸吊，而為了提升空力性能，它還加裝了前擾流板與尾翼。

Nissan

Fairlady Z

年份：2003 Drivetrain FR

■ 取得方法
日本－Nissan－36000





<< Rear View

Specification

引擎形式	V型6汽缸	車寬	1815mm
排氣量	3498cc	車高	1325mm
最大馬力	280(286)ps/6200rpm	車重	1550kg
最大扭力	37kgm/4800rpm	重量／馬力比	5.54kg/ps
車長	4310mm	重量／扭力比	41.89kg/kgm

Z33堪稱是為了象徵Carlos Ghosn體制確立而推出的。成熟的外型設計與充滿力道的奔馳，讓日本及北美的Z愛好者都為之讚嘆不已。Z33於2003年推出Roadster款式。保留了原本美妙的外型曲線，同時又能讓駕駛者享受敞篷之樂的這部車，即使用世界級標準來看待它，它也是一部頂級的跑車。在北美受到非常熱烈的歡迎。3.5L・V型6汽缸引擎充滿野性的爆發力，而Z33的另一個特徵就是可以親身體會非常貼近路面的感覺。

Nissan

Fairlady Z

年份：[illegible] Drivetrain FR

■ 取得方法
日本－Nissan－33000





Specification

引擎形式	V型6汽缸	車寬	1815mm
排氣量	3498cc	車高	1315mm
最大馬力	280(286)ps/6200rpm	車重	1440kg
最大扭力	37kgm/4800rpm	重量／馬力比	5.14kg/ps
車長	4310mm	重量／扭力比	38.92kg/kgm

Fairlady Z是一部足以代表日本的跑車，雖然本來它應該在前代款式推出後就停止生產，不過在Ghosn社長登高一呼後改變了方針，決定讓它成為重整品牌形象戰略的一環而重新推出於世。Long Nose／Short Deck的跑車風格設計，搭配前方吊睛虎眼般的頭燈，更加強化了它引人矚目的存在感。引擎為全車系共通的3.5L・V型6汽缸引擎，最大馬力可達280ps。以低重心的車身展現出充滿活力的奔馳。

Nissan

Fairlady Z

2002 Drivetrain FR





Specification

引擎形式	V型6汽缸	車寬	1815mm
排氣量	3498cc	車高	1315mm
最大馬力	280(286)ps/6200rpm	車重	1450kg
最大扭力	37kgm/4800rpm	車重／馬力比	5.18kg/ps
車長	4310mm	車重／扭力比	39.19kg/kgm

取得方法

日本－Nissan－36000

在宣布停產2年後的2002年，第五代Fairlady Z（Z33）重新復活了。可以發揮280ps馬力的3.5L・V型6汽缸引擎，搭配上了新開發的六速手排變速器。其強大的出力，透過採用鋁合金鍛造零件的多連桿式懸吊系統及Brembo公司製的強力煞車系統加以承受。擁有世界最高水準的安全性與通過高標準廢氣排放規定的引擎，以及讓人一眼就能認出是「Fairlady Z」的外型設計，可說是追求21世紀跑車理想形象的車款。

Nissan

PRIMERA

1990 Drivetrain FF





Specification

引擎形式	直列4汽缸	車寬	1695mm
排氣量	1998cc	車高	1385mm
最大馬力	150(152)ps/6400rpm	車重	1170kg
最大扭力	19kgm/4800rpm	車重／馬力比	7.80kg/ps
車長	4400mm	車重／扭力比	61.58kg/kgm

取得方法

中古車 90年代前半

PRIMERA於1990年上市，其車名和推出的理由有關。當時日產正在推動「要造出世界上最好的車」的901運動。而這部PRIMERA（最好的）則是其國際戰略中的重要角色。諸如歐洲風情的外型設計，多連桿式懸吊系統的操控安定性等；冠上「Comfort Package Sedan」稱號的，在許多方面頗受好評，於日本及歐洲都相當受歡迎。有1.6L／2.0L引擎及五種級別可選，頂級的2.0Te裝有ABS及專用避震器等奢華配備，更加強化了其運動性。

Nissan

PRIMERA

Drivetrain FF





<< Rear View

Specification

引擎形式	直列4汽缸	車寬	1760mm
排氣量	1998cc	車高	1480mm
最大馬力	204(199)ps/7200rpm	車重	1320kg
最大扭力	21kgm/5200rpm	重量／馬力比	6.47kg/ps
車長	4565mm	重量／扭力比	62.86kg/kgm

取得方法

日本－Nissan－23900

在2001年進行全面改款的第三代PRIMERA加大了車身尺寸及提高了車種等級，以中上等級的Sedan姿態亮相。在設計方面，從前引擎蓋、座艙到後行李箱，輪廓整合成一體化的風格，整體變更為以曲線為基調的全新設計。雖然獨特的外觀設計見仁見智，不過基本性能方面則十分標準。引擎有1.8L、2.0L及2.5L等三種，可以讓駕駛者透過確實的操控性體會到奔馳的快感。

Nissan

BLUEBIRD

Drivetrain FR





<< Rear View

Specification

引擎形式	直列4汽缸	車寬	1560mm
排氣量	1595cc	車高	1410mm
最大馬力	92(93)ps/6000rpm	車重	930kg
最大扭力	13.2kgm/3600rpm	重量／馬力比	10.11kg/ps
車長	4120mm	重量／扭力比	70.45kg/kgm

取得方法

舊車專門店

暱稱為「510」的這部第三代BLUE-BIRD，日產對它所投注的心力，可說是到了連一根螺絲都要重新研發、設計的地步。最具特徵的重點在於它由超音速飛機獲得靈感而設計而成，被稱為「Super Sonic Line」的動感洋溢外型。在1969年當時可說是採用了相當前衛的設計。此外，藉由導入強力的換氣系統，用以取代讓外面空氣流入的三角窗設計也是它的新特徵之一。

Nissan

BLUEBIRD

Drivetrain FR

■ 取得方法

舊車專門店





<< Rear View

Specification

引擎形式	直列4汽缸	車寬	1655mm
排氣量	1770cc	車高	1370mm
最大馬力	105(103)ps/6000rpm	車重	1050kg
最大扭力	15kgm/3600rpm	重量／馬力比	10.00kg/ps
車長	4360mm	重量／扭力比	70.00kg/kgm

它是在1979年推出的第六代BLUEBIRD。以回歸原點為設計理念，有著明亮的大窗戶、簡潔的頭燈等，是一部努力追求汽車應有形式的車款。這樣的製車方針受到了認同，而它也廣受歡迎，成為大眾車款的代表作。引擎有1.6L、1.8L、2.0L等三種，車身有四門Sedan式及雙門Hardtop式兩款。雖然車身長度和前一代差不多，不過由於左右輪距加寬，所以車室空間變得較寬，也間接提升了它的銷售量。

Nissan

BLUEBIRD

Drivetrain FR

■ 取得方法

在惠斯勒冰上競賽（困難）中獲勝





Specification

引擎形式	直列4汽缸	車寬	1660mm
排氣量	1595cc	車高	1405mm
最大馬力	130(131)ps/6800rpm	車重	965kg
最大扭力	15.5kgm/4800rpm	重量／馬力比	7.42kg/ps
車長	4070mm	重量／扭力比	62.26kg/kgm

雖然BLUEBIRD在現代年輕人的心目中可能已經算是過氣的老式車款，不過它在過去也曾和Z並列為日產跑車代表車款，是當時年輕人的憧憬。特別是這部510型，即使時至今日仍然有相當高的評價。這是因為日產以它參加了1969年的Safari越野賽，並在1970年拿下了總冠軍的關係。裝有高水準的L16引擎、後輪採獨立懸吊系統等，投入了當時最尖端的技術。飄散歐洲氣息的端正輪廓也充分展現其名車的風範。

Nissan

PENNZOIL ZEXEL GT-R

Drivetrain FR

取得方法
日本－Nissan－1350000



<< Rear View

Specification

引擎形式	直列6汽缸	車寬	1885mm
排氣量	2708cc	車高	1220mm
最大馬力	460(481)ps/6000rpm	車重	1100kg
最大扭力	70kgm/4400rpm	重量／馬力比	2.39kg/ps
車長	4600mm	重量／扭力比	15.71kg/kgm

在2001年時，由於不知能否像去年一樣獲得勝利之故，所以GT-R重新對所有零件進行了以公克為單位的輕量化作業。RB26DETT型引擎在經過零件改良後，降低了高度，並進一步施行低置，同時它還往後移，強化了車身前後的平衡。不但成功地減輕了輪胎的負荷，同時燃料的消耗效率也有所改善，穩定地增加了這部GT-R在各比賽中可繞行的圈數。王牌車號23的Comas／影山組GT-R，雖然沒拿下總冠軍，但也站上了頒獎台三次。

Nissan

PENNZOIL Nismo GT-R

Drivetrain FR

取得方法
日本－Nissan－1350000



<< Rear

Specification

引擎形式	直列6汽缸	車寬	1885mm
排氣量	2708cc	車高	1220mm
最大馬力	500(505)ps/6000rpm	車重	1200kg
最大扭力	72kgm/4400rpm	重量／馬力比	2.40kg/ps
車長	4600mm	重量／扭力比	16.67kg/kgm

Nismo於1999年時，隨著市售車款的改款而以R34參加大賽。它繼承過去獲得冠軍的R33的主要裝備及配件，確保了信賴性，也仍然保有低引擎位置所帶來的良好車身重量平衡。車身較小的R34，在空力性能方面佔有優勢，直線時的速度更是特別搶眼。由於前後輪軸距變得比R33更短，所以油箱必須置於更內側，而這也提升了它的操控性。車手E．Comas連續兩年拿下了冠軍。

Nissan

March

■ 取得方法

日本－Nissan－10950

Drivetrain FF





<< Rear View

它是撐起日產骨架的小型車。自從1982年推出第一代車款以來，不只限於日本，也吸引了許多海外的車迷。在2002年2月推出的第三代車款，開發時的宗旨是「User-Friendly」。整體設計為略帶圓形的可愛風格，將前懸與後懸切除的蛋形輪廓，給人一種連女性也可以運用自如的輕巧感覺。雖然和前一代相比，在車身長度方面略為縮短，不過寬度及高度，前後輪軸距都有所增加，所以車內仍然擁有充裕的空間。

Specification

引擎形式	直列4汽缸	[illegible]	1660mm
排氣量	1240cc	[illegible]	1525mm
最大馬力	90(90)ps/5600rpm	[illegible]	910kg
最大扭力	12.3kgm/4000rpm	[illegible]	10.11kg/ps
全長	3695mm	[illegible]	73.98kg/kgm

Nissan

March

■ 取得方法

中古車 90年代後半

Drivetrain FF





<< Rear View

March在許多愛好者的廣泛支持下，成為了首部榮獲歐洲年度風雲車大獎的日本車。這部G#是在March車系眾多級別中的三門跑車級別。在1999年進行的第三次小幅改款中，它的引擎馬力提高到了85ps／6000rpm，變速器也由原本的N-CVT換裝為可使燃油效率提升10％的Hyper CVT。所有車款也都改用可吸收衝擊的強化結構車體「Zone Body」，同時導入了煞車輔助系統作為標準配備。

Specification

引擎形式	直列4汽缸	[illegible]	1585mm
排氣量	1274cc	[illegible]	1425mm
最大馬力	79(79)ps/6000rpm	[illegible]	830kg
最大扭力	10.8kgm/4000rpm	[illegible]	10.51kg/ps
[illegible]	3720mm	[illegible]	76.85kg/kgm

Nissan

MOTUL PITWORK Z

年份：2004 Drivetrain FR

取得方法

在日本GT錦標賽中獲勝
日本－Nissan－1350000





2004年賽季，Nismo將往年稱霸GT300的Z33型Fairlady也投入GT500大賽。由於Fairlady的前懸與後懸較短，所以本來有人擔心它會無法擁有足夠的下壓力，不過藉由加長前後車身而解決了這個問題。和GT-R同樣採用3.0L．V型6汽缸雙渦輪VQ30DETT型引擎，雖因規定而限制了限流器的口徑，但仍發揮了465ps／72kgm的實力。MOTUL PITWORK Z在第一戰中拿下了PP（竿位），而在第四戰中獲得了優勝，展現了其高度潛力。

Specification

引擎形式	V型6汽缸	車寬		1940mm
排氣量	2987cc	車高		[illegible]mm
最大馬力	465(485)ps/5600rpm	車重		1080kg
最大扭力	72kgm/4000rpm	車重	馬力比	2.32kg/ps
車長	4625mm	車重	扭力比	15.00kg/kgm

Nissan

LOCTITE ZEXEL GT-R

年份：2000 Drivetrain FR

取得方法

日本－Nissan－1350000





由於對手增強及規定改變，各方都預測GT-R在2000年將會陷入苦戰。因此GT-R也著手進行大幅度改造。油底殼比往年的更薄，同時本來以橫樑支撐的引擎也改為直接固定在一體成型車體上，試圖進一步降低重心。此外，它在防滾籠方面也進行了連懸吊系統都會受到影響的改良，整體結構比過去的款式要輕了50kg以上。這部LOCTITE ZEXEL漂亮地拿下了開幕戰的優勝，並奮戰至系列賽最後一戰為止，可惜的是還是和總冠軍失之交臂。

Specification

引擎形式	直列6汽缸	車寬		1885mm
排氣量	2708cc	車高		1220mm
最大馬力	460(476)ps/6000rpm	車重		1100kg
最大扭力	70kgm/4400rpm	車重	馬力比	2.39kg/ps
車長	4600mm	車重	扭力比	15.71kg/kgm

PDI(No Brand)

SIL EIGHTY

Drivetrain FR

■ 取得方法

在Silvia姊妹中獲勝



Specification

引擎形式	直列4汽缸	車寬	1690mm
排氣量	1998cc	車高	1290mm
最大馬力	205(206)ps/6000rpm	車重	1170kg
最大扭力	28kgm/4000rpm	重量/馬力比	5.71kg/ps
車長	4470mm	重量/扭力比	41.79kg/kgm

這部SIL EIGHTY是在180SX的車體上裝配Silvia前整流罩的車款。和1988年時推出的Silvia及1989年的180SX有著同樣的底盤設計，算是兄弟車。當然，保險桿等的裝配位置也都完全相同，可以在不需焊接的情況下交換配備。在日本國內相當受歡迎，也曾出現在知名漫畫中，除了推出過改裝套件之外，渦輪款式還曾經以限量販賣方式在經銷商販賣。附帶一提，也有車頭為180SX，車尾為Silvia的「Onevia」混合款存在。

OPEL

Astra

2000 Drivetrain FR

■ 取得方法

德國－OPEL－550000



Specification

引擎形式	V型8汽缸	車寬	1850mm
排氣量	3998cc	車高	1250mm
最大馬力	460(461)ps/7500rpm	車重	1000kg
最大扭力	51kgm/5000rpm	重量/馬力比	2.17kg/ps
車長	4290mm	重量/扭力比	19.61kg/kgm

Astra是OPEL專門針對日本市場而投入的車款。它雖然是一部採歐洲主流市場的小型車，不過仍然保有充裕的車內空間與舒適性。這部Astra Touring Car是Opel Team Phoenix為了參加德國Touring Car大賽，特別改裝而成的高性能車。車重只有一噸，排氣量加大為4公升，搭載NAV8引擎，最大馬力460ps，而扭力也提高到51kgm。

OPEL

Calibra

1994 **Drivetrain** 4WD

取得方法

在速度星盃中獲勝





Specification

引擎形式	V型6汽缸	車寬	1756mm
排氣量	2496cc	車高	1405mm
最大馬力	420(427)ps/10500rpm	車重	1040kg
最大扭力	28.6kgm/9500rpm	重量／馬力比	2.48kg/ps
車長	4673mm	重量／扭力比	36.36kg/kgm

它是OPEL為參加德國Touring Car大賽而將高級sport coupe Calibra加以改裝而成的車款。以管型空間骨架構成，改用碳纖維材料減輕重量的車身，搭配6速半自排與4WD驅動系統。2.5公升V型6汽缸引擎採高轉數型設定，最大馬力456ps/11550rpm，最大扭力30.6kgm/9000rpm。煞車採用了四頻式附ABS的四輪通風碟式煞車，擁有和市售車款截然不同的操控性與速度。

OPEL

CORSA

[illegible] **Drivetrain** FF

取得方法

德國－OPEL－17960





Specification

引擎形式	直列4汽缸	車寬	1646mm
排氣量	1389cc	車高	1440mm
最大馬力	90(90)ps/6000rpm	車重	998kg
最大扭力	12.8kgm/4000rpm	重量／馬力比	11.09kg/ps
車長	3817mm	重量／扭力比	77.97kg/kgm

OPEL的CORSA車款在全世界80個以上的國家創下超過600萬台的驚人銷售記錄。由於日本國產車中已經有其他車種先取名為CORSA了，所以它改用Vita當作車名。因外型設計可愛，以時髦女性為中心博得許多好評。第二代車款繼承了原本的可愛風格，同時大幅改善了內外裝的質感與基本性能。進一步為了提升舒適性與安全性而將車身加大了一圈，不過它仍然是一部很容易操控也很輕巧的小型車。

OPEL

SPEEDSTAR

Drivetrain MR





<< Rear View

■ 取得方法

德國－OPEL－44690

OPEL SPEEDSTAR可說是OPEL所推出的極致輕型跑車。由英國的Lotus Cars負責進行裝配。這部車最大的特徵在於輕巧度，由於它有著鋁製骨架及FRP車身，因此全重量只有約850公斤。在輕巧的車身中放有2200cc直列4汽缸引擎，可以體會堪稱跑車最精華的加速感。車身內部沒有任何豪華裝飾，可以直接看到骨架的鋁材，徹底表現出它身為正統跑車的個性。

Specification

引擎形式	直列4汽缸	車寬	1708mm
排氣量	2198cc	車高	1112mm
最大馬力	147(147)ps/5800rpm	車重	850kg
最大扭力	20.7kgm/4000rpm	重量／馬力比	5.78kg/ps
車長	3790mm	重量／扭力比	41.06kg/kgm

OPEL

SPEEDSTAR

Drivetrain MR





<< Rear View

■ 取得方法

德國－OPEL－49550

這部SPEEDSTAR Turbo是OPEL以Lotus Elise為基礎所打造出的跑車。引擎為OPEL製，車身獨特的未來風格造型讓人印象深刻。它和Elise同樣採用中置引擎，從駕駛座後方傳來的雄壯咆哮彷若背景音樂般，讓人充分享受它優秀的行走性能。是一部非常適合在荒野中行駛的豪邁跑車。此外，它也保有OPEL車種一貫的風格，滴水不漏的安全信賴感也是它大受歡迎的原因之一。

Specification

引擎形式	直列4汽缸	[illegible]	1708mm
排氣量	1998cc	[illegible]	1117mm
最大馬力	200(200)ps/5500rpm	[illegible]	1005kg
最大扭力	25.5kgm/1950rpm	[illegible]	5.03kg/ps
車長	3786mm	[illegible]	39.41kg/kgm

OPEL

OPEL TIGRA

Drivetrain FF

取得方法

中古車 90年代後半





它是以Vita為基礎的小型2+2座式coupe。是歐洲眾多量產車製造公司中唯一的一部2+2式車款，相當珍貴。考慮徹底降低空氣阻力，Cd值只有0.31，在小型車中算是最高等級的水準。此外，它所裝備的引擎為擁有100ps的1.6公升直列DOHC引擎，搭配擁有經濟、跑車、雪地等三種模式的4速自排系統。前輪懸吊系統採用MACPHERSON支柱式懸吊，而後輪則是使用扭桿式拖曳臂懸吊系統。

Specification

引擎形式	直列4汽缸	車寬	1604mm
排氣量	1598cc	車高	1340mm
最大馬力	106(106)ps/6000rpm	車重	1032kg
最大扭力	15.1kgm/4000rpm	車重/馬力比	9.74kg/ps
車長	3922mm	車重/扭力比	68.34kg/kgm

OPEL VECTRA

Drivetrain FF

取得方法

德國－OPEL－36530





第三代的OPEL VECTRA，繼承了OPEL中型車主流設計理念，從日本開始，於全世界都有相當不錯的銷售量。與前代相比，這一代車款在車身大小、基本性能、質感等各方面都有大幅度提升，讓它擁有中型車中頂尖的舒適性及寬廣的空間。其中最高級車款採用3.2公升V型6汽缸引擎，讓它展現出V6引擎車款在運轉時充滿力道，令人十分舒暢的感覺，標榜為高級轎跑車，有名符其實的德國車紮實駕馭感。

Specification

引擎形式	V型6汽缸	車寬	1800mm
排氣量	3174cc	車高	1465mm
最大馬力	211(211)ps/6200rpm	車重	1510kg
最大扭力	30.6kgm/4000rpm	車重/馬力比	7.16kg/ps
車長	4610mm	車重/扭力比	49.35kg/kgm

Opera Performance

S2000

[illegible] | Drivetrain FR

■ 取得方法

在Polyphony Digital盃中獲勝

改裝廠－Opera Performance－150000





<< Rear View

Specification

[illegible]	直列4汽缸	[illegible]	-mm
排氣量	-cc	車高	-mm
最大馬力	-(274)ps/-rpm	車重	-kg
最大扭力	-kgm/-rpm	重量／馬力比	-kg/ps
車長	-mm	重量／扭力比	-kg/kgm

Opera Performance S2000是山本泰吉所率領的Opera Performance與GRAN TURISMO小組共同開發的車款。一方面將各項數值在電腦上進行模擬測試，並讓它反映在實際車輛上，而另一方面則將實際車輛所獲得的數據回饋給遊戲中的車輛。在遊戲中出現的這部車是將實際車輛進一步改裝後的模樣。引擎的出力特性改採用高轉數型，而車身及空力套件的材料也經過變更，重量比原來輕了280公斤。

Opera Performance

350Z

[illegible] 2004 | Drivetrain FR

■ 取得方法

改裝廠－Opera Performance－70000





<< Rear View

Specification

[illegible]	V型6汽缸	[illegible]	1815mm
排氣量	-cc	車高	1315mm
最大馬力	-(350)ps/-rpm	車重	(1340)kg
最大扭力	-kgm/-rpm	重量／馬力比	3.83kg/ps
車長	4374mm	重量／扭力比	-kg/kgm

這部350Z由Opera Performance生產，而它的空力套件則是由Polyphony Digital負責設計。前後保險桿都不是使用FRP，而是採用更高級的氨基鉀酸酯製造，在設計及性能方面都有相當不錯的表現。引擎則是以原廠零件重新採高精度組裝，也調整過各方面的平衡性。懸吊系統採用經過獨自調校的產品，是一部不失其原本舒適駕馭感，還增添了高質感，成熟味十足的理想改裝車。

Pagani

Zonda

年份：2000 Drivetrain MR

取得方法

義大利－Pagani－388720

Front View





<< Rear View

Specification

引擎形式	V型12汽缸	車寬	1933mm
排氣量	5987cc	車高	1151mm
最大馬力	394(394)ps/5200rpm	車重	1250kg
最大扭力	58.16kgm/3800rpm	重量／馬力比	3.17kg/ps
車長	4345mm	重量／扭力比	21.49kg/kgm

Horacio Pagani在年輕時曾遠渡阿根廷參加S3大賽。之後成為設計師，參與過Lamborghini及Ferrari的超級跑車設計。Pagani於1999年時推出的S12是一部Mercedes製造的中置V6引擎超級跑車。透過碳纖維車身等方式徹底進行輕量化，同時採用推桿式懸吊系統等，造就異次元般的奔馳能力。擁有最高馬力381ps，最大56kgm的扭力，是一部兼具輕量及大馬力的車款。

Pagani

Zonda

年份：2000 Drivetrain MR

取得方法

義大利－Pagani－450040

Front View





<< Rear View

Specification

引擎形式	V型12汽缸	車寬	1933mm
排氣量	7010cc	車高	1151mm
最大馬力	550(551)ps/5550rpm	車重	1350kg
最大扭力	76.53kgm/4100rpm	重量／馬力比	2.45kg/ps
車長	4395mm	重量／扭力比	17.64kg/kgm

車身高度只有1151mm，彷彿貼在地上的外觀讓它看來簡直就像是一部F1賽車。採用Mercedes製造的V12引擎，可產生的最大馬力為555ps，最大扭力則是76kgm。由於採用了碳纖維一體成型及乾燥碳纖維車身外板等，所以重量維持在1250公斤。領先各廠的先進碳纖維技術正是Pagani自豪之處。車身前端的兩具2連式圓形頭燈、讓人聯想到飛機駕駛艙的駕駛座，還有分配在左右兩側的尾翼都充滿了戰鬥姿態。

Pagani

Zonda

[illegible] **Drivetrain** MR





<< Rear View

■ 取得方法

義大利－Pagani－631680

Specification

引擎形式	V型12汽缸	車寬	2055mm
排氣量	7291cc	車高	1151mm
最大馬力	555(556)ps/5900rpm	車重	1250kg
最大扭力	76.53kgm/4050rpm	重量／馬力比	2.25kg/ps
車長	4395mm	重量／扭力比	16.33kg/kgm

它是由Pagani製作，安裝7.3公升V型12汽缸引擎的超級跑車。徹底地利用碳纖維一體成型及乾燥碳纖維車身外板等方式來減輕重量。中置引擎為Mercedes AMG生產，最高出力555ps，而最大扭力也高達76kgm。簡直是一部集超輕量及超高出力於一身的特製車輛。以銀色車身前端的2連式大型圓頭燈和大型後擾流板為特徵，外型設計充滿著GT賽車的風格。

Pagani

Zonda

[illegible] **Drivetrain** MR





<< Rear View

■ 取得方法

通過任務競賽21-24

Specification

[illegible]	-	[illegible]	-mm
排氣量	-cc	車高	-mm
最大馬力	-(661)ps/-rpm	車重	1150kg
最大扭力	-kgm/-rpm	重量／馬力比	1.74kg/ps
車長	-mm	重量／扭力比	-kg/kgm

由Horacio Pagani所創立的Pagani，以這部Zonda LM參加了法國的24小時耐久大賽。吸引觀眾目光的，除了它帥氣的外型之外，和其他車款截然不同的細部設計也是一大特色。例如它的車尾外型。它車尾末端的四根圓柱看起來簡直就像是隨時會「噴出火焰的大炮」似的。此外，它的引擎是採用Mercedes的V型12汽缸中置引擎，所以車身後半段較長，這也是它的一項特徵。

Panoz
Pescarolo

AMERICA　FRANCE

Panoz

Esperante
GTR-1

年份：1998　Drivetrain FR

■ 取得方法

美國－Panoz－4500000





Specification

引擎形式	-	車寬	1838mm
排氣量	-cc	車高	1235mm
最大馬力	-(752)ps/-rpm	車重	1150kg
最大扭力	-kgm/-rpm	重量／馬力比	1.53kg/ps
車長	4459mm	重量／扭力比	-kg/kgm

Esperante GTR-1並非以市販車為開發基礎，而是一部純粹的賽車。底盤為全碳纖維一體成型打造，前後懸吊系統都採推桿式的雙叉骨式懸吊。此外，這部車最大的特徵在於驅動方式。它採用的是在賽車中十分罕見的前置引擎、後輪驅動的設計。引擎是從Ford small block引擎發展而來的V型8汽缸式，雖然採自然進氣，但卻可以發出約600ps的馬力。由於在Le Mans大賽中相當活躍的關係，所以擁有許多的愛好者。

Pescarolo

PlayStation Pescarolo C60

年份：2004　Drivetrain MR

■ 取得方法

法國－Pescarolo－4500000





Specification

引擎形式	V型10汽缸	車寬	1996mm
排氣量	4950cc	車高	1020mm
最大馬力	600(805)ps/7000rpm	車重	(900)kg
最大扭力	69.39kgm/5500rpm	重量／馬力比	1.12kg/ps
車長	4640mm	重量／扭力比	-kg/kgm

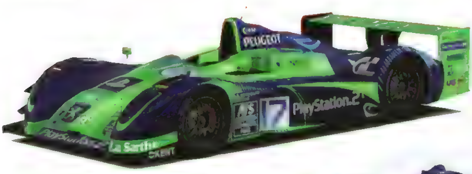
這部Pescarolo C60 Judd Race Car是Pescarolo以贊助廠商的身分參加Le Mans 24小時耐久大賽時用的車。這部超級跑車擁有由賽車製造商「Courage Competition」所製作的底盤C60，上面裝有Judd生產的5公升V型10汽缸引擎。在2004年賽季中，和Works Car的Audi有過一場你來我往，互不相讓的死鬥，最後獲得了第4名。設計者為Henry・Pescarolo，他同時也是擁有最多Le Mans參賽記錄的前賽車手。

Pescarolo

Pescarolo Courage C60

Drivetrain MR

取得方法
法國－Pescarolo－4500000





這部C60是由前賽車手Henry・Pescarolo所率領的Pescarolo Sport參加Le Mans24小時耐久大賽時所用的車。雖然在2001年時首度參賽，但當時裝配的是Peugeot製的3.2公升V型6汽缸渦輪引擎，難以否認其戰鬥力不足的事實。結果當年雖有兩部車參賽，但一部獲得第13名，而另一部則是中途棄權。Pescarolo從失敗中記取教訓，著手大幅改良C60，在2003年的賽季中，兩部車不但都跑完了全程，同時還分別以8、9名通過了格子旗。

Specification

引擎形式	V型6汽缸	車寬	1996mm
排氣量	3200cc	車高	930mm
最大馬力	527(800)ps/6900rpm	車重	(900)kg
最大扭力	67.3kgm/4500rpm	重量／馬力比	1.13kg/ps
車長	4640mm	重量／扭力比	-kg/kgm

Peugeot

106

取得方法
法國－Peugeot－18810

Drivetrain FF





106是Peugeot的基本車款。它和Citroen ax幾乎可以共用所有零組件。其中S16是唯一正式代理進入日本的款式，由於只有左駕的五速手排車款一種選擇，所以消費族群相當有限。在小巧可愛的外表下，裝有1.6公升直列4汽缸DOHC16汽閥引擎，可發出的最大出力為118ps，最大扭力為14.5kgm。它那從外表難以想像的強大出力及靈敏的反應正是讓它受歡迎的原因。

Specification

引擎形式	直列4汽缸	車寬	1620mm
排氣量	1587cc	車高	1370mm
最大馬力	118(118)ps/6600rpm	車重	960kg
最大扭力	14.5kgm/5200rpm	重量／馬力比	8.14kg/ps
車長	3690mm	重量／扭力比	66.21kg/kgm

Peugeot

Peugeot 106

Rally

年份：2003 | Drivetrain FF

■ 取得方法

法國－Peugeot－12630



Peugeot 106 Rally是為了參加在歐洲舉行的地方性Rally大賽而生產的跑車。由於它是Rally賽用的基礎車款，所以沒有配備任何空調之類的豪華裝備，可說是一部非常原始的車。不過某些狂熱者仍然期待它能有振奮人心的表現。配備1.3公升直列4汽缸引擎，最大馬力100ps，最大扭力為11.2kgm。由於車身輕巧，齒輪比也較低的原因，所以能靈活的奔馳。

Specification

引擎形式	直列4汽缸	車寬	1620mm
排氣量	1587cc	車高	1370mm
最大馬力	103(103)ps/6200rpm	車重	890kg
最大扭力	13.5kgm/3500rpm	重量／馬力比	8.64kg/ps
車長	3690mm	重量／扭力比	65.93kg/kgm

Peugeot 205

年份：1986 | Drivetrain 4WD

■ 取得方法

在喬治五世拉力賽 Hard中獲勝



在1986年畫下句點的FIA世界Rally大賽錦標賽B組中，這部Peugeot 205 Turbo 16 Evolution 2被稱為「世界最強的怪物」。在1985年賽季中，除Salonen個人靠這輛車獲得了5勝，奪得駕駛冠軍之外，在合計12戰中共贏得7勝，同時也拿下了製造商冠軍。翌年也是由它連霸，所向披靡。雖然它的引擎排氣量只有1775cc，但強韌的引擎可產生最大馬力456ps，扭力也高達50kgm，不但出力範圍相當廣，操控性也十分優越。

Specification

引擎形式	直列4汽缸	車寬	1700mm
排氣量	1775cc	車高	1353mm
最大馬力	456(456)ps/8000rpm	車重	910kg
最大扭力	50kgm/5500rpm	重量／馬力比	2.00kg/ps
車長	3820mm	重量／扭力比	18.20kg/kgm

Peugeot
205

Drivetrain 4WD

■ 取得方法

賽車專門店



讓Peugeot在日本市場中開始廣為人知的，大概就是205系列的車種了吧。在被稱作WRC黃金時期的1980年代，它拿下了兩次製造商&駕駛的冠軍頭銜。這部有著「怪物」之名的車輛，將備有空冷式中冷器的1.8公升渦輪引擎設置於車身中央，採用全時4WD驅動。著眼在Rally大賽，致力於輕量化的專用車身，透過大量使用FRP材質的方式，創造出2.02kg/ps的重量/馬力比。

Specification

引擎形式	直列4汽缸	車寬	1700mm
排氣量	1775cc	車高	1353mm
最大馬力	202(203)ps/6750rpm	車重	1145kg
最大扭力	26kgm/4000rpm	重量／馬力比	5.67kg/ps
車長	3820mm	重量／扭力比	44.04kg/kgm

Peugeot
205

Drivetrain 4WD

■ 取得方法

在206盃中獲勝



205是現在日本仍然相當流行的206之前身。這部205 Turbo 16是Peugeot為參加世界Rally錦標賽B組賽事而投入的賽車。雖然它的基礎車款是FF車，不過它將後座拆除，並且將1.8公升直列4汽缸渦輪引擎設於車身中央後方而讓它變成了一部4WD車款。在外裝方面，前後輪弧都大幅向外伸長，而後輪弧還設有大型的出風口。從出道戰1984年的Tour de Corse大賽開始，立即就拿下了三連勝。

Specification

引擎形式	直列4汽缸	車寬	1674mm
排氣量	1775cc	車高	1354mm
最大馬力	350(350)ps/8000rpm	車重	940kg
最大扭力	44.9kgm/5000rpm	重量／馬力比	2.69kg/ps
車長	3825mm	重量／扭力比	20.94kg/kgm

Peugeot

206

[illegible] **Drivetrain** FF

■ 取得方法

法國－Peugeot－29090



Specification

引擎形式	直列4汽缸	車寬	1675mm
排氣量	177(177)ps/7000rpm	車高	1440mm
最大馬力	177ps/7000rpm	車重	1110kg
最大扭力	20.6kgm/4750rpm	重量／馬力比	6.27kg/ps
車長	3835mm	重量／扭力比	53.88kg/kgm

Peugeot 206系列不只是鞏固了Peugeot的名聲，同時也是讓它在銷售方面獲得絕大成功的車款。投注了在比賽中所獲得的知識、經驗，並將世界Rally大賽中206 Rally Car的奔馳形象投射而成的車款就是這部Peugeot 206 RC。大型車尾擾流板、碳纖維風格車門後照鏡、17英吋鋁合金輪圈，以及專用賽車桶型座椅等都是它的標準配備，更加強化了它的跑車形象。採用2公升4汽門DOHC引擎，懸吊系統也在底盤等各方面進行了強化。

Peugeot

206

[illegible] **Drivetrain** FF

■ 取得方法

中古車 90年代後半



Specification

引擎形式	直列4汽缸	車寬	1652mm
排氣量	1997cc	車高	1432mm
最大馬力	140(140)ps/5800rpm	車重	1080kg
最大扭力	18.7kgm/4000rpm	重量／馬力比	7.71kg/ps
車長	3835mm	重量／扭力比	57.75kg/kgm

206是Peugeot開發其他族群市場的戰略車種。雖然是由公司自行設計的，不過它那兼具侵略性及跑車風貌的外觀，就像畫眼線般的弧線造型等特徵都讓人深深為之著迷。此車款在日本特別受女性歡迎。有許多不同級別可選，而屬於歐洲車系的206，當然也準備了頂級火紅的車款。那就是這款S16。由女性形象轉變為熱力奔馳這點也是非常吸引人的。行駛時能夠緊貼路面，被稱為「貓足」的特性也讓它增加了不少愛好者。

Peugeot 206

Drivetrain 4WD

■ 取得方法

法國－Peugeot－750000





<< Rear View

Specification

引擎形式	直列4汽缸	車寬	1770mm
排氣量	1998cc	車高	1300mm
最大馬力	304(305)ps/5250rpm	車重	1230kg
最大扭力	54.6kgm/3500rpm	重量／馬力比	4.05kg/ps
車長	4005mm	重量／扭力比	22.53kg/kgm

Peugeot 206是在原產地法國大受歡迎，同時在歐洲、日本也都十分暢銷的205系列後繼車種。雖然FF+2車廂的基本設計理念沒有改變，不過車身有些許加大，同時也採用了嶄新的可愛外型設計。1999年Peugeot在睽違15年後再度參加WRC大賽，這部206 Rally Car就是當時參賽的車款。由於過去展現出的壓倒性實力，讓Peugeot獲得了沙漠之獅的稱號。在復出後賭上冠軍寶座不斷展開了激烈的競賽。

Peugeot 206

Drivetrain FF

■ 取得方法

法國－Peugeot－26520





<< Rear View

Specification

引擎形式	直列4汽缸	車寬	1675mm
排氣量	1997cc	車高	1380mm
最大馬力	136(136)ps/6000rpm	車重	1190kg
最大扭力	19.4kgm/4100rpm	重量／馬力比	8.75kg/ps
車長	3810mm	重量／扭力比	61.34kg/kgm

206車系讓Peugeot在日本市場的知名度及存在感有飛躍性的提升。當這部創造出小型掀背車風潮的205車系後繼車推出時，略帶圓形的可愛設計立即讓它成了市場上的寵兒。cc是coupe及cabriolet的縮寫，代表了它是一部小型敞篷車。雖然它的高性能及氣質都相當出色，不過它最大的特徵還是電動開閉的收納式車篷，只要按一下前車窗上方的按鈕就能夠敞篷行駛。

Peugeot

Peugeot 307

Drivetrain FF

取得方法
法國－Peugeot－27940



Peugeot 307是以306後繼車款姿態推出的，屬於比206車系更高一級的高級小型車。從前端到車尾一氣呵成的流線設計，營造出了它極具個性的感覺。由於它擁有相當於小貨卡水準的車身高度1530mm，所以車內空間不管是在長度、寬度或高度方面都相當充裕。307Xsi屬於高級跑車款式，具有比其他款式更高的性能，將真皮座椅列為標準配備，變速器有5速手排及自排兩種。

Specification

引擎形式	直列4汽缸	[illegible]	1760mm
[illegible]	1997cc	[illegible]	1530mm
最大馬力	137(143)ps/6000rpm	[illegible]	1260kg
最大扭力	19.4kgm/4100rpm	[illegible]	9.20kg/ps
[illegible]	4210mm	[illegible]	64.95kg/kgm

Peugeot 406

Drivetrain FF

取得方法
中古車 90年代後半



這部Peugeot 406的外型出自於曾參與過Ferrari設計的名設計師Pininfarina之手。由於鎖定客層為中上階級購車者之故，所以除了座椅採2+2配置之外，內裝部分也大量使用高級的真皮。雖然它的外型屬於coupe，不過卻有著足以和sedan相比的車內空間，更加突顯了它個性專用車的個性。引擎形式為3公升V型6汽缸DOHC。同車系還推出了wagon及sedan等數種款式。

Specification

[illegible]	V型6汽缸	[illegible]	1780mm
[illegible]	2946cc	[illegible]	1360mm
[illegible]	207(207)ps/6000rpm	[illegible]	1560kg
[illegible]	29.1kgm/3750rpm	[illegible]	7.54kg/ps
[illegible]	4620mm	[illegible]	53.61kg/kgm

Plymouth

Cuda

1971 Drivetrain FR

■ 取得方法

美國－Plymouth－58360





Specification

[illegible]	V型8汽缸	[illegible]	1824mm
[illegible]	7210cc	[illegible]	1306mm
[illegible]	390(390)ps/4600rpm	[illegible]	1576kg
[illegible]	66.4kgm/2300rpm	[illegible]	4.04kg/ps
[illegible]	4740mm	[illegible]	23.73kg/kgm

堪稱Plymouth招牌跑車的Cuda，趁著全面改款的機會，將車系分成了基本款Barracuda、高級款Gran Coupe及頂級跑車款Cuda等三種款式。而其中的Cuda 440 Six則是一部擁有強大馬力，充滿美國車風情，在行駛時能量充沛的車款。會讓人想起舊日美國時光的寬車身、大駕駛座的設計風格也發揮其特有的魅力。不過它卻因為無法通過在推出之後不久核准的排放廢氣規定而被迫停產。

Plymouth

Super Bird

1970 Drivetrain FR

■ 取得方法

在古董肌肉車錦標賽中獲勝





<< Rear View

Specification

[illegible]	V型8汽缸	[illegible]	1941mm
[illegible]	6981cc	[illegible]	1560mm
[illegible]	431(431)ps/5000rpm	[illegible]	1755kg
[illegible]	67.8kgm/4000rpm	[illegible]	4.07kg/ps
[illegible]	5588mm	[illegible]	25.88kg/kgm

1970年，Chrysler為配合Plymouth推出的兄弟車Dodge Charger 500 Daytona在NASCAR中的活躍表現，所以投入了經過特殊空力處理，有著與road runner相同的加長車頭「wind piercing」及巨大尾翼的Super Bird。為了滿足NASCAR的參賽資格，所以將引擎的標準配備設為440 Super commando，而將440．6 Barrel及426 Hemi列為選購配備。這部Super Bird在比賽優秀成績及明星廣告戰略的雙重宣傳下，獨佔了整個消費市場的人氣。

Polyphony Digital

Formula GRAN TURISMO

Drivetrain MR





<< Rear View

Specification

引擎形式	-	[illegible]	-mm
排氣量	-cc	[illegible]	-mm
最大馬力	-(904)ps/-rpm	[illegible]	(550)kg
最大扭力	-kgm/-rpm	[illegible]	0.61kg/ps
車長	-mm	[illegible]	-kg/kgm

取得方法

在方程式世界GT錦標賽中獲勝
在紐堡林24小時耐久賽中獲勝

完全不受任何限制，純粹追求方程式賽車應有的模樣——它就是這部Formula GRAN TURISMO。一點也不吝惜的投注各種最尖端科技製成，車身為全碳纖維製一體成型打造，總重量只有550公斤。採中置引擎，裝載最高可以發出900ps馬力以上的3.5公升V型12汽缸引擎，搭配7速半自排變速器。此外，它所使用的輪胎是光面胎，可以將引擎所產生的無與倫比爆發力確實地傳達到路面上。

Pontiac

GTO

Drivetrain FR





<< Rear View

Specification

引擎形式	V型8汽缸	[illegible]	1814mm
排氣量	5665cc	[illegible]	1394mm
最大馬力	355(357)ps/5200rpm	[illegible]	1690kg
最大扭力	50.5kgm/4000rpm	[illegible]	4.76kg/ps
車長	4821mm	[illegible]	33.47kg/kgm

取得方法

美國－Pontiac－34490

這部GTO 5.7 Coupe是由世界最大的汽車製造商GM旗下的分公司之一，Pontiac所推出的跑車。以中等級的FR跑車而生產，乍看之下它標準的coupe風格可能會讓人以為這是一部歐洲車或日本車，不過它奔馳時充滿力道的表現則完全說明了它是一部出身於美國的跑車。以強大扭力而頗受好評的S1型5.7公升V型8汽缸OHV引擎，在低速狀態時就能夠牽引著車身前進的感覺，大概是駕駛日本車時無法體會到的吧。

Pontiac

Sunfire

2002 | Drivetrain FF

取得方法

國內A級執照考試 全銅盃合格





<< Rear View

Sunfire是一部在美國2公升等級的跑車及個性專用coupe車的類別中相當受歡迎的車款。雖然它的車身以美國車標準來看可能稍小，不過卻擁有連正規跑車都自嘆弗如的高性能表現。由機械增壓器提供過給壓的直列4汽缸ECOTEC引擎可以將205ps的馬力傳送給前輪，而以操控性為主的強化調校則讓它在高速狀態下仍能過彎。此外，它冷酷的外觀也十分迷人。

Specification

引擎形式	直列4汽缸	車寬	1737mm
排氣量	-cc	車高	1346mm
最大馬力	183(183)ps/-rpm	車重	1257kg
最大扭力	-kgm/-rpm	重量／馬力比	6.87kg/ps
車長	4623mm	重量／扭力比	-kg/kgm

Pontiac

Solstice

2002 | Drivetrain FR

取得方法

超級執照考試 全銀盃合格





<< Rear View

它是GM旗下的跑車公司Pontiac以小型跑車精心設計的雙人座敞篷車。雖然它原本是以概念車姿態推出的，不過也有傳聞它將會在2006年正式上市。採用新開發的2.2公升直列4汽缸DOHC機械增壓引擎，最高馬力240ps。發售時雖然會將引擎出力單位微調，不過充滿曲線的Long Nose／Short Deck這美麗而又頗具份量的coupe設計預料將會被保留下來。

Specification

引擎形式	直列4汽缸	車寬	1805mm
排氣量	2200cc	車高	1143mm
最大馬力	243(243)ps/-rpm	車重	1318kg
最大扭力	31.1kgm/-rpm	重量／馬力比	5.42kg/ps
車長	3904mm	重量／扭力比	42.38kg/kgm

Pontiac

Tempest

Drivetrain FR

取得方法

美國－Pontiac－52600





Specification

引擎形式	V型8汽缸	車寬	1862mm
排氣量	6375cc	車高	1359mm
最大馬力	330(332)ps/4800rpm	車重	1420kg
最大扭力	59.2kgm/3200rpm	重量／馬力比	4.30kg/ps
車長	5156mm	重量／扭力比	23.99kg/kgm

Tempest Le Mans GTO是以跑車款「Le Man」為基礎，強化了跑車性能之後的車種。置於車頭前方的V型8汽缸OHV引擎可以發出330ps的馬力，採後輪驅動。於3200rpm時可以產生最大扭力59.2kgm。起步時往往可以展現出如箭離弦般的衝刺。雖然自推出至今已過了30年以上，不過在美國當地仍有許多愛好者，相信一提到Pontiac，首先就會想起Le Mans GTO的人也應該不在少數才是。

Pontiac

Vibe

Drivetrain FF

取得方法

美國－Pontiac－21120





Specification

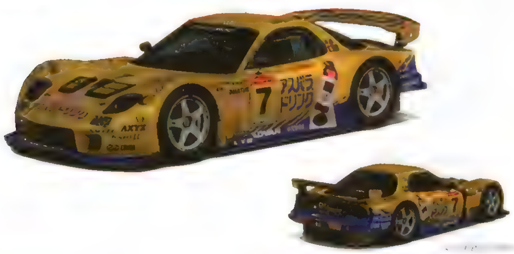
引擎形式	直列4汽缸	車寬	1775mm
排氣量	1796cc	車高	1580mm
最大馬力	183(183)ps/7600rpm	車重	1273kg
最大扭力	18kgm/6800rpm	重量／馬力比	6.96kg/ps
車長	4365mm	重量／扭力比	70.72kg/kgm

在日本以TOYATA的VOLTZ之名而廣為人知的這部車，是由GM和TOYATA共同打造出來的。在美國則以Pontiac的Vibe之名販售。Vibe GT是一部裝有1.8公升渦輪引擎的搶手車款。和6速手排的搭配讓它最大可以發揮190ps馬力，充滿奔馳勁道。如同它跑車+小貨卡+SUV的設計理念，寬廣的車內空間創造出了極高的實用性。巧妙地融合了駕馭的樂趣及廂型貨車的機能性於一身。

RE AMAMIYA

RE AMEMIYA ASPARA-DRINK RX-7

[illegible]2004 **Drivetrain** FR



Specification

引擎形式	Rotor×3	車寬	1860mm
排氣量	654x3cc	車高	1100mm
最大馬力	310(324)ps/8000rpm	車重	1100kg
最大扭力	33kgm/6500rpm	重量／馬力比	3.55kg/ps
車長	4285mm	重量／扭力比	33.33kg/kgm

取得方法

改裝廠－RE雨宮－500000

這部2004年型RX-7是由調校轉子引擎的第一把交椅，雨宮勇實所率領的RE雨宮為了參加GT300而改裝出的車。引擎為改裝成高速回轉進氣的20B型3 Rotor。可以發出最高310ps/8000rpm的馬力及33.0kgm/4800rpm的最大扭力。此外，它的空力性能也獲得大幅改善，提升了行車能力。曾拿下兩次明星賽冠軍的山路慎一及在Civic Race、Altezza Race中都相當有名的井上宏之都駕駛過這輛車。

Renault

5

[illegible] **Drivetrain** MR



Specification

引擎形式	直列4汽缸	車寬	1800mm
排氣量	1527cc	車高	1330mm
最大馬力	355(355)ps/6500rpm	車重	905kg
最大扭力	43kgm/5000rpm	重量／馬力比	2.55kg/ps
車長	3600mm	重量／扭力比	21.05kg/kgm

取得方法

在喬治五世拉力賽（普通）中獲勝

在Renault 5 Maxi Turbo Rally Car小巧的車身中裝有出力強大的渦輪引擎。它是Renault為了參加WRC，集合全力改造的車款。引擎設計由原本的FF改為中置引擎後輪驅動，將最高馬力提高到350ps。在許多賽事中獲得了勝利，留下了相當不錯的成績。在造型設計方面，後方輪弧及大型後擾流板十分引人注目。內嵌式的霧燈也營造出了它身為WRC賽車應有的魄力。

Renault

5

Drivetrain MR





Specification

引擎形式	直列4汽缸	車寬	1750mm
排氣量	1397cc	車高	1325mm
最大馬力	162(162)ps/6000rpm	車重	970kg
最大扭力	22.5kgm/3250rpm	重量／馬力比	5.99kg/ps
車長	3665mm	重量／扭力比	43.11kg/kgm

■ 取得方法

在歷遊大溪地（容易）中獲勝

Renault 5是於1972年推出的掀背式小型車。基本的2車廂3門造型設計，讓它一上市就成為法國最暢銷的車款。1978年登場的5 Turbo是參加WRC大賽用的試作車款，動力傳動系統由普通款的前輪驅動變更為後輪驅動。引擎部分也追加了噴射系統及渦輪。在外型上也和普通款採用完全不同的設計理念，強化了它的潛力，以便應付實際比賽中可能面臨的各種挑戰。

Renault

AVANTIME

Drivetrain FF





Specification

引擎形式	V型6汽缸	車寬	1835mm
排氣量	2946cc	車高	1627mm
最大馬力	210(208)ps/6000rpm	車重	1741kg
最大扭力	29.5kgm/3750rpm	重量／馬力比	8.29kg/ps
車長	4642mm	重量／扭力比	59.02kg/kgm

■ 取得方法

在Megane盃中獲勝
法國－Renault－52570

它在2001年推出，是一部獨特的個性專用車款。從它的造型就可以感受到強烈的個性，造型設計雖然近似小貨卡，不過由於雙門之故，所以Renault將AVANTIME定義為coupe。裝配3公升V型6汽缸DOHC引擎，讓它能夠輕鬆的奔馳，同時寬廣的車內空間也創造出了讓人難以想像它是雙門車款的實用性。鮮明的輪廓設計及車體覆蓋有著其他車種難以相提並論的美感，可惜只生產兩年就停產了。

Renault

MEGANE

2002 **Drivetrain** FF





取得方法

法國－Renault－26390

在歐洲的中級小型車市場創下驚人銷售紀錄的Renault MEGANE，對Renault的業績有非常大的貢獻。在它流線型的造型設計中，蘊藏著穩重而不流於浮華的存在感。車內空間雖然精巧簡潔，不過即使坐進4名成人也不會覺得擁擠，行李廂空間也相當寬敞。車子可以做出力道十足的奔馳，以及讓人隨心所欲操控的人車一體感等，是一部可以讓人體會到Renault特有駕馭感的車。

Specification

引擎形式	直列4汽缸	車寬	1777mm
排氣量	1998cc	車高	1457mm
最大馬力	133(138)ps/5500rpm	車重	1230kg
最大扭力	19.5kgm/3750rpm	重量	9.25kg/ps
車長	4209mm	重量	63.08kg/kgm

Renault

MEGANE

2000 **Drivetrain** FF





取得方法

中古車 90年代後半

2.0 IDE Coupe是MEGANE於2000年進行小幅改款後推出的車款。它被設定為取代2.0公升16V的高級車款。雖然日本只引進了2公升引擎款式，不過在法國當地卻有裝配1.4公升引擎等多種款式。法國的雙門車多採用掀背式，但它卻是具備行李箱空間的標準coupe。除了具有MEGANE本來的實用性之外，它還擁有令人驚訝的敏銳操控性等，以及屬於跑車的部分特性。

Specification

引擎形式	直列4汽缸	車寬	1698mm
排氣量	1998cc	車高	1366mm
最大馬力	140(146)ps/5500rpm	車重	1135kg
最大扭力	20.4kgm/4250rpm	重量	8.11kg/ps
車長	3987mm	重量	55.64kg/kgm

Renault

Lutecia

Drivetrain FF





◎ 取得方法

法國－Renault－29700

屬於法式小型休旅車的Lutecia是Renault的銷售主力。雖然它在法國以Clio之名推出，不過，在日本它則是被命名為Lutecia。Sport 2.0 16V是在2002年加入生產線的高速小型掀背車，配備包括了前後16英吋鋁製扁平輪圈、Alcantara高密度纖維跑車座椅，以及輕量型開洞式鋁製踏板等，隨處可見令人忍不住想踩下油門盡情加速的設計。而且它仍然擁有相當高的舒適性，這也是它頗受好評的一點。

Specification

引擎形式	直列4汽缸	[illegible]	1670mm
排氣量	1998cc	[illegible]	1417mm
最大馬力	172(172)ps/6250rpm	[illegible]	1035kg
最大扭力	20.7kgm/5400rpm	[illegible]	6.02kg/ps
車長	3812mm	[illegible]	50.00kg/kgm

Renault

Lutecia

Drivetrain MR





◎ 取得方法

中古車 90年代後半

Renault Sport V6 24V可說是一部只為了賽車運動而誕生的純種跑車。雖然它的基礎車款是FF形式，不過為了獲得更強的行車性能，所以將後座拆除，裝上經過Renault Sport改裝，能產生226ps馬力的3公升V型6汽缸引擎，搖身一變成為怪物車種。由英國的TWR（Tom Walkingshow Racing）協助開發，而中途又將生產移交給Alpine之事也一度蔚為話題。附帶一提，它的新車價格為日幣495萬，在售價方面也算是怪物等級了。

Specification

引擎形式	V型6汽缸	[illegible]	1810mm
排氣量	2946cc	[illegible]	1365mm
最大馬力	230(253)ps/6000rpm	[illegible]	1335kg
最大扭力	30.6kgm/3750rpm	[illegible]	5.80kg/ps
車長	3803mm	[illegible]	43.63kg/kgm

Renault

Lutecia

Drivetrain MR

■ 取得方法

法國－Renault－53720



Renault的Lutecia在日本也是家喻戶曉的小型車，而它在原產地法國則是被稱為Clio。前方及兩側都設有安全氣囊等安全裝置，即使和高級車款相比也毫不遜色。小巧而略帶圓形的典型FF雙門2車廂式設計，在鮮明線條的襯托下，讓它擁有了獨特的存在感。Sport V6在車身中央設置2公升V6引擎，為正統派的跑車。其靈活操控感讓人打從心底同意它是現代最高水準的高速小型掀背車。

Specification

引擎形式	V型6汽缸	[illegible]	1830mm
排氣量	2946cc	[illegible]	1356mm
最大馬力	259(260)ps/7150rpm	[illegible]	1400kg
最大扭力	30.6kgm/4650rpm	[illegible]	5.41kg/ps
車長	3841mm	[illegible]	45.75kg/kgm

Renault

Lutecia

Drivetrain MR

■ 取得方法

在Clio大獎盃中獲勝



賽車運動在歐洲已經成了一種文化，像是限定參賽車種的Onemake Race等也十分盛行。其中當然也有限定只能使用Renault Clio（日本名為Lutecia）的賽事，其中高手雲集的超水準比賽就是Renault Sport Clio V6 Trophy系列賽了。Renault參加該項大賽所專用的車輛是委託TWR（Tom Walkingshow Racing）負責進行開發的，於是設置在駕駛座後方的中置引擎Clio就此誕生了。

Specification

引擎形式	V型6汽缸	[illegible]	1810mm
排氣量	2946cc	[illegible]	1365mm
最大馬力	-(298)ps/-rpm	[illegible]	1150kg
最大扭力	-kgm/-rpm	重量／馬力比	3.86kg/ps
車長	3805mm	重量／扭力比	-kg/kgm

RUF

3400S

■ 取得方法
德國－RUF－77730

[illegible] **Drivetrain** MR



RUF 3400S是以雙人座敞篷的Porsche Boxster為基礎，引擎、車身及懸吊系統等機械部分的零組件都經過RUF重新改裝的完成版車款。將原本頗受好評的Boxster 6型引擎的排氣量加大為3387cc，最大馬力可達310ps。變速器採用6速手排，讓它的行車性能變得更加優秀。是一部能給人與基礎車款Boxster截然不同感動的車。

Specification

引擎形式	水平對向6汽缸	車寬	1780mm
排氣量	3387cc	車高	1290mm
最大馬力	310(310)ps/6800rpm	車重	1300kg
最大扭力	36.7kgm/4750rpm	重量／馬力比	4.19kg/ps
車長	4315mm	重量／扭力比	35.42kg/kgm

RUF

BTR

■ 取得方法
德國－RUF－112480

[illegible] **Drivetrain** RR



在本來採用NA引擎的Porsche 911 Carrera白色車身中加裝大口徑渦輪，由RUF旗下工廠裝配的這部怪物機械，有著「Big Turbo RUF」的異名，在北美汽車雜誌主辦的最高速測試中，以291km／h的成績獲得了「世界最快」的稱號。6汽缸水平對向引擎讓它雖然在裝有渦輪的狀態下，仍能於中低速時維持高扭力輸出，非常適合在賽車場上演出力量十足的跑法。此外，BTR系列也有以911型渦輪為基礎的Type 2。

Specification

引擎形式	水平對向6汽缸	車寬	1775mm
排氣量	3366cc	車高	1300mm
[illegible]	374(375)ps/6000rpm	[illegible]	1180kg
最大扭力	49kgm/4800rpm	重量／馬力比	3.16kg/ps
車長	4151mm	重量／扭力比	24.08kg/kgm

RUF

CTR

Drivetrain RR

■ 取得方法

在BOXER熱魂中獲勝





<< Rear View

Specification

引擎形式	水平對向6汽缸	車寬	1692mm
排氣量	3366cc	車高	1310mm
最大馬力	469(469)ps/5950rpm	車重	1150kg
最大扭力	56.4kgm/5100rpm	重量／馬力比	2.45kg/ps
車長	4151mm	重量／扭力比	20.39kg/kgm

RUF是一間以Porsche車款為基礎，採用獨創套件加以改裝成原創跑車的德國改裝廠。CTR Yellow Bird就是RUF以Porsche 911為基礎所開發出來的跑車。原本的3.4公升引擎加裝上雙渦輪，最大馬力提高到469ps，而最大扭力也提升為56.4k。正如它所標榜的「史上最快的高速道路跑車」，在1987年時達到了339.8km／h，而在之後的測試中更創下了342km／h的記錄。

RUF

CTR2

Drivetrain 4WD

■ 取得方法

德國－RUF－297110





<< Rear View

Specification

[illegible]	水平對向6汽缸	[illegible]	1735mm
排氣量	3600cc	車高	1275mm
最大馬力	520(522)ps/5800rpm	車重	1380kg
最大扭力	69.9kgm/4800rpm	重量／馬力比	2.65kg/ps
車長	4290mm	重量／扭力比	19.74kg/kgm

CTR2是以993型Porsche 911為基礎，透過將前輪弧與車門改用碳纖維製造、行李廂蓋換成鋁製等方式來減輕車身重量，追求最大速度的跑車。在原本的3.6公升引擎上加裝專為它開發的KKK製雙渦輪，最大馬力為520ps，最大扭力69.8kgm。和車身一體化的防滾桿及改良過後的懸吊系統可以將引擎的馬力完全傳達到地面。排檔為6速手排，有熟鐵製及碳纖維製兩種煞車。

RUF

RGT

Drivetrain RR





<< Rear View

Specification

引擎形式	水平對向6汽缸	車寬	1765mm
排氣量	3600cc	車高	1305mm
最大馬力	385(384)ps/7700rpm	車重	1330kg
最大扭力	38.3kgm/5200rpm	重量／馬力比	3.45kg/ps
車長	4430mm	重量／扭力比	34.73kg/kgm

取得方法
德國－RUF－143250

跑車製造商RUF公司所推出的RUF RGT可說是一部理想的NA機械。盡全力擠出385ps馬力的大馬力引擎，透過裝在後方的兩個輪胎，將它的力量有效率地傳達到地面，展現出非常優越的性能。據RUF公司的說法，它的時速0到100km／h加速只需4.6秒，而如果持續踩住油門的話，最後將可以達到307km h。如此強大的能量都由裝在前輪上的6 pot煞車來承受。

Saleen

S7

Drivetrain MR





Specification

引擎形式	V型8汽缸	車寬	1990mm
排氣量	7008cc	車高	1041mm
最大馬力	558(558)ps/6400rpm	車重	1250kg
最大扭力	72.86kgm/4000rpm	重量／馬力比	2.24kg/ps
車長	4774mm	重量／扭力比	17.16kg/kgm

取得方法
美國－Saleen－419130

雖然它沒有發表動力性能，不過從它的外觀、車身樣式及馬力等來進行綜合判斷，相信大家應該都能夠想像了。這部車一定可以獲得世界最快的名號。由創造出超高性能Mustang的Steven Saleen經手打造的Saleen S7，是一部將原本Ford的基礎設計全部改為鋁製，同時將Saleen獨創的7公升V6引擎設置於車身中央，外面覆以全CFRP車身的機械。現在只接受特別訂做，價格為39萬5千美元。

Seat
Ibiza

■ 取得方法
西班牙－Seat－24980

[illegible] 2004 | **Drivetrain** FF





<< Rear View

這部名為Ibiza Cupra的小型跑車是位於西班牙，隸屬於Volkswagen集團旗下的SEAT公司所推出的。斯巴達式的嚴肅正面形象令人印象深刻，醞釀出跑車奔馳的感覺。實際上它在行駛時也的確簡潔有力，1.8公升直列4汽缸引擎可提供的最大馬力為183ps，最大扭力25kgm，最高速可達229km，0到100km／h加速只需7.3秒。底盤剛性及煞車性能也都經過了強化，可以發揮出不遜於大排氣量車種的性能。

Specification

引擎形式	直列4汽缸	[illegible]	1698mm
排氣量	1781cc	[illegible]	1441mm
最大馬力	183(183)ps/5800rpm	[illegible]	1177kg
最大扭力	25kgm/2000rpm	[illegible]	6.43kg/ps
車長	3953mm	[illegible]	47.08kg/kgm

Shelby
Cobra 427

■ 取得方法
美國－Shelby－530550

[illegible] 1965 | **Drivetrain** FR





<< Rear View

Cobra 427是過去以參加汽車大賽為目標所生產的名車—AC Cobra—的後繼車款，於1965年推出。雖然外型採用經典的敞篷設計，不過心臟部分裝的卻是最大可以發揮600ps馬力的強力引擎。此外，負責承受如此強大馬力的變速器為4速全同步齧合系統，依其設定可分為純競賽款式、半競賽款式及街道款式等三種。到1967年為止，一共只生產了427部。

Specification

引擎形式	V型8汽缸	[illegible]	1727mm
排氣量	6997cc	[illegible]	1245mm
最大馬力	492(492)ps/6500rpm	[illegible]	1068kg
最大扭力	66.4kgm/3500rpm	[illegible]	2.17kg/ps
車長	3962mm	[illegible]	16.08kg/kgm

Shelby

Series 1

Drivetrain FR





<< Rear View

取得方法

美國－Shelby－184630

Shelby Series 1是Shelby美國總公司充滿自信推出的跑車。當它在1998年發表時，當時的引擎馬力只有324ps，不過在加裝了機械增壓器之後，最新款式的馬力就提高到了450ps。車身骨架採用鋁製管形支柱外覆蜂巢結構式鋁片的半一體成型設計。和它的外裝相同，會令人想起過去試作型賽車的經典風格與造形設計，也是這部車的一大特徵。

Specification

引擎形式	V型8汽缸	車寬	1943mm
排氣量	3995cc	車高	1194mm
最大馬力	324(324)ps/6500rpm	車重	1202kg
最大扭力	40.1kgm/5000rpm	重量馬力比	3.71kg/ps
車長	4292mm	重量扭力比	29.98kg/kgm

Shelby

MUSTANG

Drivetrain FR





<< Rear View

取得方法

在Shelby Cobra盃中獲勝

G.T.350R是Ford委託由曾經當過賽車選手的Carroll Shelby所率領的Shelby American所製造的熱門車款。散熱器進氣開口設計的很大，前保險桿魄力十足，車身中央的粗條紋線條塗裝相當具有特色。將防滾桿及大型油箱等賽車用裝備列為標準配備，裝有經過改裝的4.6公升V型8汽缸OHV引擎。在美國當地，這部車仍然以玩家蒐藏車博得極高的人氣。

Specification

引擎形式	V型8汽缸	車寬	1732mm
排氣量	4736cc	車高	1300mm
最大馬力	310(311)ps/6000rpm	車重	1268kg
最大扭力	45.5kgm/4200rpm	重量馬力比	4.09kg/ps
車長	4613mm	重量扭力比	27.87kg/kgm

SPOON
S2000

Drivetrain FR

取得方法
改裝廠－SPOON－85000



<< Rear View

以「real・complete」為宣傳口號而開發的SPOON S2000，這部車的外觀雖然和普通版的S2000相同，不過潛藏著和原版截然不同的行車性能。關於動力單元部分，在汽缸、進出氣系統、控制電腦等方面都進行了改裝，使它最大馬力可以達到275ps/9000rpm。同時也確保了中低轉速時的扭力輸出，讓它擁有比原版更強勁的奔馳速能力。其他還裝有上防滾籠及防滾架等，提升了車體的堅固性。

Specification

引擎形式	直列4汽缸	車寬	1750mm
排氣量	-cc	車高	1235mm
最大馬力	275(275)ps/9000rpm	車重	1100kg
最大扭力	-kgm/-rpm	車重／馬力比	4.00kg/ps
車長	4135mm	車重／扭力比	-kg/kgm

SPOON
S2000

Drivetrain FR

取得方法
改裝廠－SPOON－200000



<< Rear View

SPOON對HONDA於1999年推出的S2000進行耐久大賽用改裝後，完成的機械就是這部SPOON S2000 Race Car。它在1999年參加筑波9小時大賽時，獲得了綜合成績第2名、該等級第1名的成績。盡可能減輕摩擦損失並換裝專用電腦的引擎動力單元，最大馬力為315ps/11000rpm。懸吊系統方面也採用了SPOON獨創套件，讓它變成了一部發揮S2000所有潛力的賽車。

Specification

引擎形式	直列4汽缸	車寬	1780mm
排氣量	-cc	車高	1200mm
最大馬力	315(275)ps/11000rpm	車重	1050kg
最大扭力	21.5kgm/9600rpm	車重／馬力比	3.33kg/ps
車長	4135mm	車重／扭力比	48.84kg/kgm

SPOON

INTEGRA

Drivetrain FF

取得方法

改裝廠－SPOON－75000





Specification

引擎形式	-	車寬	1695mm
排氣量	-cc	車高	1330mm
最大馬力	-(220)ps/-rpm	車重	(1080)kg
最大扭力	-kgm/-rpm	重量／馬力比	4.91kg/ps
車長	4380mm	重量／扭力比	-kg/kgm

這部車是SPOON以INTEGRA TYPE R為基礎所改裝而成的。在維持原本舒適性的同時還大幅提升了行車性能為其特徵。在B18C型Type R引擎中加裝了原創的高精度套件，讓它的最大馬力達到265ps/9200rpm，而最大扭力則為22.3kgm/8200rpm。此外，在透過採用碳纖維零件以求徹底減輕重量的同時，它也對各部分進行了強化。它驚人的強大性能，創下繞行筑波賽車場一圈只需1分3秒的記錄。

SPOON

CIVIC

Drivetrain FF

取得方法

改裝廠－SPOON－75000





Specification

引擎形式	直列4汽缸	車寬	1695mm
排氣量	-cc	車高	1360mm
最大馬力	218(217)ps/12000rpm	車重	820kg
最大扭力	16.1kgm/8600rpm	重量／馬力比	3.76kg/ps
車長	4185mm	重量／扭力比	50.93kg/kgm

它是擅長改裝HONDA車款的SPOON，以EK型CIVIC為基礎所改裝而成的耐久大賽用車。將原本就相當優秀的EK型CIVIC TYPE R性能潛力發揮到了極限。在依照N1規定進行調校的同時，對於零件的大小、重量、平衡等細微的部分都重新檢討，並且改裝進出氣系統及補助機械類等，使它的最大馬力由一般的185ps提升為218ps，可以展現出頂尖的賽車表現。

SPOON

Fit

Drivetrain FF

■ 取得方法

改裝廠－SPOON－50000

>> Front View



<< Rear View

SPOON於1988年在東京杉並區高井戶開業，是一間專門進行HONDA車款改裝的改裝廠。時至今日他們仍然廣受許多HONDA車迷衷心支持的改裝方式，就是在眾多比賽中累積經驗而成的。而其中在N1耐久（現在的Super耐久）大賽中的活躍表現，更是大幅地回饋到SPOON的車輛及套件開發方面，讓他們的技術更加成熟。這部Fit也不例外，從避震器到煞車、排氣口、接地軟線等都經過了改裝，更加突顯了Fit小巧奔馳的行車性能。

Specification

[illegible]	-	[illegible]	1675mm
排氣量	-cc	[illegible]	1525mm
[illegible]	-(126)ps/-rpm	[illegible]	(990)kg
[illegible]	-kgm/-rpm	[illegible]	7.86kg/ps
車長	3830mm	[illegible]	-kg/kgm

Spyker

C8

Drivetrain FR

■ 取得方法

荷蘭－Spyker－254660

>> Front View



<< Rear View

荷蘭的汽車公司Spyker在日本並不算十分有名的廠商。雖然它在1925年曾經一度關閉，不過於1997年又以少量生產的跑車製造商姿態復活了。這部C8 Lvaiolette是它於2001年發表的coupe車款，此外，C8車系還有敞篷車款spider存在。C8是一部從骨架到車身都堅持使用鋁製素材打造的跑車，因此，雖然它裝的是Audi S8用的4.2公升V型8汽缸引擎，但重量卻令人訝異的只有1噸多一點而已。

Specification

引擎形式	V型8汽缸	[illegible]	1880mm
排氣量	4172cc	[illegible]	1245mm
最大馬力	456(456)ps/-rpm	[illegible]	1070kg
最大扭力	49kgm/-rpm	[illegible]	2.35kg/ps
車長	4185mm	[illegible]	21.84kg/kgm

SUBARU

Impreza

2001 | Drivetrain 4WD



Front View



Rear View

Specification

引擎形式	水平對向4汽缸	車寬	1730mm
排氣量	1994cc	車高	1435mm
最大馬力	280(310)ps/6400rpm	車重	1430kg
最大扭力	38kgm/4000rpm	重量／馬力比	5.11kg/ps
車長	4405mm	重量／扭力比	37.63kg/kgm

取得方法

中古車 90年代後半

這部車是由SWRTR（Subaru World Rally Team）、STi（Subaru Technic International）及Prodrive公司將WRC中所累積的賽車技術投注於其空力套件中的特別車款。專用的前方保險桿與散熱柵、側邊與後擾流板可不只是為了美觀而改裝的，當然也實際地強化了空力特性。抑制揚力，藉著下壓力產生抓地力。在路面狀況瞬息萬變的真實世界中，這是非常重要的設計要素。

SUBARU

Impreza

Drivetrain 4WD



Front View



Rear View

Specification

引擎形式	水平對向4汽缸	車寬	1690mm
排氣量	1994cc	車高	1405mm
最大馬力	280(289)ps/6500rpm	車重	1260kg
最大扭力	36kgm/4000rpm	重量／馬力比	4.50kg/ps
車長	4350mm	重量／扭力比	35.00kg/kgm

取得方法

中古車 90年代後半

Type R STi Version VI和WRX Type RA STi有著共通的基本零組件。在它那會讓人聯想到WR Car的雙門車身下，從外表看不見的地方也都進行了細部改良。採用EJ20型2公升水平對向4汽缸DOHC引擎，為了提升進氣效率而改變了進氣埠的形狀，同時曲軸的推力金屬位置也有所改變，使它擁有更好的耐震性與防音性。此外側後方的車窗玻璃也藉由薄片化的方式而減輕了重量。

SUBARU

Impreza

Drivetrain 4WD

取得方法

在昴宿星團中獲勝

<< Front View





<< Rear View

在WRC中的活躍而舉世聞名的Impreza，GRAN TURISMO小組特別為此改裝出了一部比賽用規格賽車，這部超級跑車就是Impreza Super Touring Car。裝上大型單渦輪EJ20型2公升水平對向4汽缸DOHC引擎，最大馬力可達420ps。此外，考慮到平衡車身前後重量的分配，配備搭載位置也都有所變更。還有，由於車身重新建構之故，外殼部分改用全碳纖維製，也加裝了冷卻引擎用的突起物power bulge。

Specification

[illegible]	水平對向4汽缸	車寬	1780mm
排氣量	-cc	車高	1235mm
[illegible]	-(421)ps/-rpm	[illegible]	1030kg
最大扭力	-kgm/-rpm	重量／馬力比	2.45kg/ps
車長	4505mm	重量／扭力比	-kg/kgm

SUBARU

Impreza

Drivetrain 4WD

取得方法

中古車 90年代後半





<< Rear View

以強大的行車性能吸引車迷注目的Impreza，在2000年時推出它的第二代車款。正面外觀方面，將頭燈形狀由原本的長方形變成較圓的形狀。和前代款式同樣在引擎蓋中央具備進氣孔，讓它得以發揮更強的加速性能。實際駕駛方面也徹底地進行了調整，大幅提升了它的性能。STi款採用Brembo製的煞車，配合附有EBD的Super Sport ABS，讓駕駛人可以隨心所欲地煞車。

Specification

[illegible]	水平對向4汽缸	[illegible]	1695mm
排氣量	1994cc	車高	1460mm
最大馬力	280(310)ps/6400rpm	車重	1430kg
最大扭力	38kgm/4000rpm	重量／馬力比	5.11kg/ps
車長	4405mm	重量／扭力比	37.63kg/kgm

SUBARU

Impreza

Drivetrain 4WD

取得方法

中古車 90年代後半

<< Front View





<< Rear View

Impreza Wagon一直堅持採用較容易操控及停放的5號系列車身尺寸。而WRX STi Version則是這個車系中使用和sedan車系同樣引擎的車款。從Version V開始的小幅改款車款都和sedan一樣，為了降低空氣阻力、前車身浮力及強化安全性，而在前端下緣裝上了擾流板，MT車種則導入了離合器起動系統。此外，在它的配備中也新增了充滿跑車風情的新設計16英吋鋁合金輪圈。

Specification

引擎形式	水平對向4汽缸	車寬	1690mm
排氣量	1994cc	車高	1440mm
最大馬力	280(290)ps/6500rpm	車重	1310kg
最大扭力	36kgm/4000rpm	重量／馬力比	4.68kg/ps
車長	4350mm	重量／扭力比	36.39kg/kgm

SUBARU

Impreza

Drivetrain 4WD

取得方法

中古車 90年代前半

<< Front View





<< Rear View

1994年，SUBARU推出了定位介於JUSTY與LEGACY之間的Impreza。其中的WRX-STi是SUBARU為了在賽場上能和其他廠商對等戰鬥而以WRX為基礎所開發的車款。裝有STi特製引擎、上拉桿、強化煞車套件等。此外還採用了大型後擾流板，藤壺（Fujitsubo）生產的大口徑消音器等。另外，它也藉由採用鍛鐵活塞、專用ECU，大口徑消音器等方式，將引擎的性能提高到了馬力250ps，扭力31.5kgm。

Specification

[illegible]	水平對向4汽缸	[illegible]	1690mm
排氣量	1994cc	車高	1405mm
最大馬力	250(270)ps/6500rpm	車重	1230kg
最大扭力	31.5kgm/3500rpm	重量／馬力比	4.92kg/ps
車長	4340mm	重量／扭力比	39.05kg/kgm

SUBARU

Impreza

[illegible]2002 | Drivetrain 4WD

取得方法
日本－SUBARU－28950

· Front View





<< Rear View

Specification

引擎形式	水平對向4汽缸	車寬	1740mm
排氣量	1994cc	車高	1425mm
最大馬力	280(315)ps/6000rpm	車重	1440kg
最大扭力	40.2kgm/4400rpm	重量／馬力比	5.14kg/ps
車長	4415mm	重量／扭力比	35.82kg/kgm

Impreza推出時的定位是比LEGACY低一級的1.5公升家用sedan車款。日後因為參加WRC等比賽而開發一裝有2公升渦輪引擎的WRX一給人的印象更加強烈之故，所以SUBARU也趁2000年全面改款的機會，將sedan車款編入了WRX車系。備有SUBARU傳統的水平對向引擎，空力及煞車性能等各方面也充分活用了過去在比賽中得到的知識，大幅提高了它的潛力。在2002年再將頭燈改為上挑式等小幅變更。

SUBARU

Impreza

[illegible]2004 | Drivetrain 4WD

取得方法
日本－SUBARU－33920

· · Front View





<< Rear View

Specification

引擎形式	水平對向4汽缸	車寬	1740mm
排氣量	1994cc	車高	1425mm
最大馬力	280(326)ps/6400rpm	車重	1370kg
最大扭力	42kgm/4400rpm	重量／馬力比	4.89kg/ps
車長	4415mm	重量／扭力比	32.62kg/kgm

為紀念2004年時首度於日本舉辦的國際Rally錦標賽WRC JAPAN，所以SUBARU推出了Impreza Sedan WRX WR Limited與Impreza Sedan WRX STi Spec C WR Limited等兩部特別規格車款。同樣裝有傳統的水平對向4凸輪16汽門引擎，排氣量2公升，附有渦輪增壓器，最大馬力280ps。傳動方式只有4WD一種。行李廂改用鋁製等方式來減輕重量的STi Spec C type RA則是完全限量生產的車款。

SUBARU

Impreza

Drivetrain 4WD

取得方法

中古車 90年代後半

Front View





<< Rear View

Specification

引擎形式	水平對向4汽缸	車寬	1730mm
排氣量	1994cc	車高	1435mm
最大馬力	280(310)ps/6400rpm	車重	1430kg
最大扭力	38kgm/4000rpm	重量／馬力比	5.11kg/ps
車長	4405mm	重量／扭力比	37.63kg/kgm

集SUBARU傳統的水平對向引擎與4WD傳動系統於一身，以年輕、輕快及跑車風格為號召的Impreza於1992年時推出。Impreza名稱是由「徽章」或「格言」涵義的impresa變化而來的新字。在2000年進行全面改款，外形才改變為現行車款的第一代模樣。雖然圓形雙燈的外裝非常引人注目，不過過去存在的雙門款被取消之後，現存的車身外型只剩下sedan及wagon兩種，也是它的一項特徵。

SUBARU

Impreza

Drivetrain 4WD

取得方法

中古車 90年代前半

Front View





<< Rear View

Specification

引擎形式	水平對向4汽缸	車寬	1690mm
排氣量	1994cc	車高	1405mm
最大馬力	275(271)ps/6500rpm	車重	1240kg
最大扭力	32.5kgm/4000rpm	重量／馬力比	4.51kg/ps
車長	4340mm	重量／扭力比	38.15kg/kgm

在1992年推出的Impreza可說是LEGACY的兄弟車款。由於SUBARU覺得LEGACY雖然屬於高性能sedan，但它的車身大小及重量等問題讓它不適合參加Rally大賽，所以就將參賽用的基礎車款設定為較小型的Impreza。配備240ps馬力的1.8公升水平對向4汽缸引擎，採4WD驅動，可分為sedan及wagon等兩種款式的WRX車款就此誕生了。以WRX為基礎，由Subaru Technic International所開發的車款就是WRX STi。

SUBARU

Impreza

[illegible] | Drivetrain 4WD

取得方法
中古車 90年代後半

Front View





<< Rear View

Specification

引擎形式	水平對向4汽缸	車寬	1690mm
排氣量	1994cc	車高	1405mm
最大馬力	280(280)ps/6500rpm	車重	1250kg
最大扭力	35kgm/4000rpm	車重／馬力比	4.46kg/ps
車長	4340mm	車重／扭力比	35.71kg/kgm

這部車是小幅改款後第一部冠上STi Version之名，在1996年推出的車款。之後幾乎每年Impreza都不斷進行小幅改款。Version III的改變是將前輪煞車加大為16英吋等，強化了懸吊系統，讓它成為一部可以承受更艱難比賽的車種。此外，在Version III時首度將最大馬力提升到了280ps。中低轉速時的扭力也有所強化，讓它擁有直到極速時都可以保持穩定加速的高性能。

SUBARU

Impreza

[illegible] | Drivetrain 4WD

取得方法
中古車 90年代後半





<< Rear View

Specification

引擎形式	水平對向4汽缸	車寬	1690mm
排氣量	1994cc	車高	1405mm
最大馬力	280(283)ps/6500rpm	車重	1250kg
最大扭力	36kgm/4000rpm	車重／馬力比	4.46kg/ps
車長	4340mm	車重／扭力比	34.72kg/kgm

它在1997年9月時登場，為了進一步提升運動性能，所以對引擎及變速器都進行了重新檢討與改良，讓它成為更具信賴性及更高性能的車款。此外，在Version III時只接受訂製的coupe款式，在改款後變成了在型錄上可供選購的一般款式。在內裝方面，換裝了和Forester同樣形式的儀表板。這樣一來，定位為認證車種而生產的Impreza，不管在外觀、懸吊系統、引擎及內裝方面都更加接近了完成型態。

SUBARU

Impreza

[illegible] **Drivetrain** 4WD

■ 取得方法

中古車 90年代後半

>> Front View





<< Rear View

Specification

引擎形式	水平對向4汽缸	車寬	1690mm
排氣量	1994cc	車高	1405mm
最大馬力	280(283)ps/6500rpm	車重	1270kg
最大扭力	36kgm/4000rpm	重量／馬力比	4.54kg/ps
車長	4350mm	重量／扭力比	35.28kg/kgm

在1998年9月推出的第5代STi車款，將引擎更換為BOXER PHASE II，大幅提升了它的耐久性與信賴性。此外，它在改款時也進行了強化中低轉速時的馬力，以及導入倒立式避震器的方式，藉此提升懸吊系統堅固性等等，實施了內容豐富的小幅改款。在外觀方面，改變了前保險桿擾流板及後擾流板的形狀，主要目的是提升空力性能。特別是彷彿WR車款般的大型後擾流板，讓它給人壓倒性的存在感。

SUBARU

Impreza

[illegible] **Drivetrain** 4WD

■ 取得方法

中古車 90年代後半

>> Front View





<< Rear View

Specification

引擎形式	水平對向4汽缸	車寬	1690mm
排氣量	1994cc	車高	1405mm
最大馬力	280(290)ps/6500rpm	車重	1270kg
最大扭力	36kgm/4000rpm	重量／馬力比	4.54kg/ps
車長	4350mm	重量／扭力比	35.28kg/kgm

WRX STi Version VI於1999年9月上市。這次小幅改款的重點在於降低風阻及提升行車安全性，在引擎方面則沒有任何變更。它在降低空氣阻力方面所採取的措施，除了改變前車頭的形狀外，還改變了後擾流板的翼斷面設計，讓它能夠創造出更大的下壓力。在安全方面則採用了防止發動引擎時意外暴衝的離合器起動系統。此外，變速齒輪及主變速軸的強度也有所提升。

SUBARU

Impreza

[illegible] Drivetrain 4WD

※ 取得方法

中古車 90年代後半

Front View





<< Rear View

以Impreza的coupe車款Type-R為基礎，換裝讓車身寬度增加了80mm的Blister Fender及排氣量加大為2.2公升的強化引擎後，這部和普通的Impreza截然不同的車就誕生了。空力套件及鋁合金輪圈也都是為了它而特製的產品，外型方面和1997年推出的WR Car完全相同。只限定生產400部，雖然定價高達500萬日幣，但因為超受歡迎的緣故在推出之後就立即銷售一空。時至今日仍然是十分珍貴的名車。

Specification

引擎形式	水平對向4汽缸	車寬	1770mm
排氣量	2212cc	車高	1390mm
最大馬力	280(295)ps/6000rpm	車重	1270kg
最大扭力	37kgm/3200rpm	重量／馬力比	4.54kg/ps
車長	4365mm	重量／扭力比	34.32kg/kgm

SUBARU

Impreza

[illegible] Drivetrain 4WD

※ 取得方法

在優勝美地越野賽I（普通）中獲勝

Front View





<< Rear View

1999年款的Impreza Rally Car，是一部以「確實地控制引擎及變速器」作為開發理念的車款。藉由電腦控制油壓操作的Fly-by-Wire齒輪箱，創造出了切換檔位只需0.1秒的高速換檔系統。此外，透過Fly-by-Wire油門，能讓ECU方式燃料的消耗速度保持在理想狀態。還有，由於採用了IHI製渦輪增壓器之故，更進一步地提升了Impreza的潛力，結果使得它在賽季後半拿下了5勝，同時也獲得了製造商部門競賽的第2名。

Specification

引擎形式	水平對向4汽缸	車寬	1770mm
排氣量	1994cc	車高	-mm
最大馬力	304(304)ps/5500rpm	車重	1230kg
最大扭力	48kgm/4000rpm	重量／馬力比	4.05kg/ps
車長	4340mm	重量／扭力比	25.63kg/kgm

SUBARU

Impreza

Rally Car

年款：2001 **Drivetrain** 4WD

▶ 取得方法

在曼島尼拉力賽（普通）中獲勝

<< Front View





<< Rear View

Specification

引擎形式	-	車寬	1770mm
排氣量	-cc	車高	-mm
最大馬力	300(305)ps/5500rpm	車重	1230kg
最大扭力	48kgm/4000rpm	重量／馬力比	4.10kg/ps
車長	4405mm	重量／扭力比	25.63kg/kgm

這部Impreza Rally Car 2001年款在當年的賽季中，以3次第2名及第10戰冠軍的成績，為SUBARU奪得了睽違7年的車手冠軍。由於受到Impreza全面改款的影響，Rally Car的外型也跟著改為4門式。雖然引擎及驅動系統仍然沿用舊款，不過由於車身加長了65mm，重量也增加的緣故，內部各項裝備的位置因此跟著產生了變動，同時也進行了細部的調整。此外，設置在引擎蓋的進出氣口也有所改變。

SUBARU

Impreza

Rally Car

年款：2003 **Drivetrain** 4WD

▶ 取得方法

日本－SUBARU－750000

<< Front View





<< Rear View

Specification

引擎形式	-	車寬	1770mm
排氣量	1994cc	車高	-mm
最大馬力	300(351)ps/5500rpm	車重	1230kg
最大扭力	60kgm/4000rpm	重量／馬力比	4.10kg/ps
車長	4405mm	重量／扭力比	20.50kg/kgm

2003年款Impreza是過去曾4度榮獲世界冠軍的Tommi Makinen最後出賽時所駕駛的車。由於在2002年賽季中沒有拿下任何獎項之故，產生危機感的SUBARU賭上自尊開發出的這輛新車款，是將改良的重心放在進出氣系統方面，大幅提升了中低轉速時的扭力。同時改變了前整流罩及尾翼的外型，以改良空力性能。結果成功地確保了在沙礫路面上以高速行駛時的摩擦力及減輕了馬力損失。

SUBARU

Impreza

[illegible] Drivetrain 4WD





取得方法

在喀普里拉力賽（普通）中獲勝

隨著市販車改款，WRC參賽車款也變更為GD型。WRC2001年款在2000年的英國汽車大展中發表時，當時使用的代號為44S。由於採用4門外型，所以被指出堅固性不足的缺點，技術部分則是延續前年的WRC2000款。另外，因為改為4門之故，在重量平衡、整備及空力方面都有更高的自由度，讓它有更大的開發及成熟空間。SUBARU對這部車抱有很大的期望，很早就發表它將會從2001年賽季初戰開始參賽的消息。

Specification

引擎形式	-	車寬	1770mm
排氣量	-cc	車高	-mm
[illegible]	-(305)ps/-rpm	[illegible]	1230kg
最大扭力	-kgm/-rpm	重量／馬力比	-kg/ps
車長	4405mm	重量／扭力比	-kg/kgm

SUBARU

CUSKO SUBARU ADVAN IMPREZA

[illegible] Drivetrain FR





取得方法

日本－SUBARU－500000

它是由改裝廠Carrosser旗下的CUSCO Brand，以Impreza為改裝基礎，參加JGTC（全日本GT錦標賽）時的賽車。引擎為Subaru Technic International（STi）製作，空力套件及懸吊組件等則是由Carrosser負責。由於Impreza採用水平對向引擎之故，所以重心較低，過彎性能相當理想。在2003年時由於規定修正，所以它也跟著進行了改良，過彎能力因此琢磨的更加優越。

Specification

[illegible]	水平對向4汽缸	[illegible]	1830mm
排氣量	1994cc	車高	1260mm
最大馬力	300(316)ps/5000rpm	車重	1100kg
最大扭力	40kgm/4000rpm	重量／馬力比	3.67kg/ps
車長	4405mm	重量／扭力比	27.50kg/kgm

SUBARU

SUBARU 360

年份：[illegible] Drivetrain RR

■ 取得方法

在SUBARU 360爭奪賽中獲勝
日本－SUBARU－36000

<< Front View





Specification

引擎形式	直列2汽缸	車寬	1300mm
排氣量	356cc	車高	1380mm
最大馬力	16(16)ps/4500rpm	車重	385kg
最大扭力	3kgm/3000rpm	重量／馬力比	24.06kg/ps
車長	2990mm	重量／扭力比	128.33kg/kgm

昭和30年代是個一部汽車幾乎和一棟房子一樣昂貴的時代。SUBARU 360就在「上班族也買得起的車」的理念下，從一群原本是開發戰鬥機的工程師們手中誕生了。藉由將薄鐵板彎曲的方式，讓輕巧的車身擁有強度，車內則是為了確保一家4口可以坐得下的空間而盡可能將油門及煞車設置在較前方的位置。「my car」這個詞就是從這部被暱稱為甲蟲的車而來的。採用直列2汽缸空氣冷卻式引擎，3速手排後輪驅動。

SUBARU

LEGACY

年份：2003 Drivetrain 4WD

■ 取得方法

日本－SUBARU－27300





Specification

引擎形式	水平對向4汽缸	車寬	1730mm
排氣量	1994cc	車高	1425mm
最大馬力	280(282)ps/6400rpm	車重	1410kg
最大扭力	35kgm/2400rpm	重量／馬力比	5.04kg/ps
車長	4635mm	重量／扭力比	40.29kg/kgm

LEGACY B4在2003年進行全面改款。LEGACY本來就以高性能跑車式sedan著稱，從前代車款開始，銷售量一直穩定成長。新款式仍舊秉持一貫的理念，同時提高了車內的沈穩性與質感。SUBARU自傲的水平對向引擎在行車性能方面的表現也更加出色，中低轉速時變得更容易操控了。4WD的安定感所帶來的優越駕馭性能非常靈巧，讓駕駛可以隨心所欲地作出各種過彎動作。

SUBARU

LEGACY

Drivetrain 4WD

取得方法

日本－SUBARU－28800



在sedan車身的B4車系中，2.0 GT Spec B屬於其中的頂級款式，配備包括18英吋鋁合金輪圈，專用散熱柵及擾流板等。同樣裝有渦輪的車款還有2.0 GT。NA車則有2.0 R及SOHC的2.0i。GT等級車款全部裝有Bilstein製的新設計倒立式避震器，進一步強化了它們的運動性。渦輪車款則裝有可以安定車輛行駛狀況的VDC（Vehicle Dynamics Control）及真皮座椅，McIntosh音響系統等。

Specification

[illegible]	水平對向4汽缸	[illegible]	1730mm
[illegible]	1994cc	[illegible]	1435mm
[illegible]	280(282)ps/6400rpm	[illegible]	1430kg
[illegible]	35kgm/2400rpm	[illegible]	5.11kg/ps
[illegible]	4635mm	[illegible]	40.86kg/kgm

SUBARU

LEGACY

Drivetrain 4WD

取得方法

日本－SUBARU－28500



2003年9月9日，B4 3.0R在法蘭克福車展中發表，刻意選在評論眼光嚴苛的德國推出，其實正展現了SUBARU對它所抱持的自信。值得注意的是它裝載的「BOXER6」引擎，讓理論上已經十分理想的回轉平衡更加精進，同時還大手筆地採用了AVCS+直接可變式汽門、獨立3埠式進排氣系統，及樹脂製進氣歧管等堪稱奢侈的技術，讓它不愧「完美6汽缸引擎」的稱號。

Specification

[illegible]	水平對向6汽缸	[illegible]	1730mm
[illegible]	2999cc	[illegible]	1425mm
[illegible]	250(250)ps/6600rpm	[illegible]	1460kg
[illegible]	31kgm/4200rpm	[illegible]	5.84kg/ps
[illegible]	4635mm	[illegible]	47.10kg/kgm

SUBARU

LEGACY

Drivetrain 4WD

■ 取得方法

中古車 90年代後半

<< Front View





<< Rear View

Specification

引擎形式	水平對向4汽缸	車寬	1695mm
排氣量	1994cc	車高	1410mm
最大馬力	280(280)ps/6500rpm	車重	1440kg
最大扭力	35kgm/5000rpm	重量馬力比	5.14kg/ps
車長	4605mm	重量扭力比	41.14kg/kgm

從1998年開始，LEGACY sedan車款為了和wagon作出區別，改用「B4」代號。「B4」的名稱是來自水平對向（BOXER）引擎及4WD的第一個字。5號系列尺寸的車身，融合了4WD的行車性能與sedan的生活性，在其中取得了最佳的平衡性。有RS及RSK等兩個等級。RSK裝有2.0公升DHOC雙渦輪引擎及Bilstein製懸吊系統。特別是自排車款，由於在過彎時，電腦會視橫向G力來調整前後輪扭力之故，使其擁有了迅速又流暢的過彎能力。

SUBARU

LEGACY

Drivetrain 4WD

■ 取得方法

中古車 90年代後半

<< Front View





<< Rear View

Specification

引擎形式	水平對向4汽缸	車寬	1695mm
排氣量	1994cc	車高	1410mm
最大馬力	280(280)ps/6500rpm	車重	1450kg
最大扭力	35kgm/5000rpm	重量馬力比	5.18kg/ps
車長	4630mm	重量扭力比	41.43kg/kgm

第3代LEGACY的sedan車款在touring wagon款推出後半年上市。從這款開始就不再推出FF車種為一大變革。這部車開創了4WD跑車sedan的新領域，顛覆了人們本來抱持LEGACY=wagon的形象，並以嶄新魅力創造出驚人的銷售量。第3代LEGACY在質感和引擎方面都有所提升。燃油消耗問題也獲得了大幅改善。Blitzen款是一部內外裝均為Porsche設計及共同合作的限定車款。

SUBARU

LEGACY

Drivetrain 4WD

取得方法
日本－SUBARU－28800





<< Rear View

Specification

[illegible]	水平對向4汽缸	[illegible]	1730mm
排氣量	1994cc	車高	1470mm
最大馬力	280(282)ps/6400rpm	車重	1430kg
最大扭力	35kgm/2400rpm	重量／馬力比	5.11kg/ps
車長	4680mm	重量／扭力比	40.86kg/kgm

這部由富士重工業傾全力打造的LEGACY Touring Wagon，可說是一部在各方面都能代表日本的Station Wagon，自1989年推出以來，它一直朝著成熟的wagon邁進。在2003年誕生的第4代LEGACY仍然循著正常路線發展，更加提升了它的魅力。這雖然是它首次採用較大的3號系列車身，不過卻比舊款還要來得更容易操控。由於左右輪距加大及引擎位置改變等要素，讓它擁有了更安定的行車能力。

SUBARU

LEGACY

Drivetrain 4WD

取得方法
日本－SUBARU－30300





<< Rear View

Specification

[illegible]	水平對向4汽缸	[illegible]	1730mm
排氣量	1994cc	車高	1475mm
最大馬力	280(282)ps/6400rpm	車重	1450kg
最大扭力	35kgm/2400rpm	重量／馬力比	5.18kg/ps
車長	4680mm	重量／扭力比	41.43kg/kgm

在touring系B4車系中，這部2.0GT Spec B可說是其中擁有最高性能的款式。除了裝有專用的前散熱柵及擾流板之外，懸吊系統部分還導入18英吋鋁合金輪圈+215／45R18輪胎的組合。新設計的車身造型也是歷代車款中最具流行品味的，堪稱touring wagon最重要的車尾也改為無裝飾設計。在行車性能方面，由於採用了鈦合金製渦輪的關係，所以扭力及引擎反應速度都有所提升。

SUBARU

LEGACY

Drivetrain 4WD

◆取得方法

日本－SUBARU－30000

<< Front View





<< Rear View

Specification

引擎形式	水平對向6汽缸	[illegible]	1730mm
[illegible]	2999cc	[illegible]	1470mm
[illegible]	250(250)ps/6600rpm	[illegible]	1480kg
[illegible]	31kgm/4200rpm	[illegible]	5.92kg/ps
車長	4860mm	[illegible]	47.74kg/kgm

新款LEGACY於2003年時推出。在這次的改款中，最能直接反應出它本來個性的車款，大概非這部裝有豪華直列6汽缸引擎的3.0R莫屬了吧。較大的3號系列車身中，有著運轉時毫不遲滯的3公升引擎，最大馬力為250ps，最大扭力則達到31kgm。新開發的零組件占了80%，徹底追求輕量化的引擎，兼具了強勁的行車性能及低噪音，游刃有餘的扭力等優點，讓駕駛人能夠享受高水準的馳騁感。

SUBARU

LEGACY

Drivetrain 4WD

◆取得方法

中古車 90年代後半

<< Front View





<< Rear View

Specification

引擎形式	水平對向4汽缸	[illegible]	1695mm
排氣量	1994cc	[illegible]	1490mm
最大馬力	280(280)ps/6500rpm	[illegible]	1430kg
最大扭力	34.5kgm/5000rpm	[illegible]	5.11kg/ps
車長	4680mm	[illegible]	41.45kg/kgm

堪稱當時全車系最強車款的LEGACY Touring Wagon GT-B，於1996年8月時推出。採用2公升水平對向4汽缸DOHC渦輪BOXER MASTER-4型引擎，最大馬力為280ps／6500rpm，最大扭力為34.5kgm／5500rpm。懸吊系統部分採用Bilstein製的跑車懸吊，215／45R17的超扁平輪胎，16英吋大口徑附通風孔碟煞等。讓它可以展現出令人從其外型無法想像的強大行車能力。

SUZUKI

GSX-R/4

2001 | Drivetrain MR

■ 取得方法

在Suzuki概念盃中獲勝





<< Rear View

這個可在遊戲中重現真實汽車動作的時代中，GSX-R/4正是一部將真正的賽車運動及遊戲串聯在一起的夢幻車輛。除了可透過駕駛座的液晶螢幕來調校引擎設定及檢查機械狀況、確認賽場上每圈的時間之外，也可以藉由裝在車身上的攝影機來觀看實況等，導入了各種高科技技術。心臟部分採用1.3公升、馬力175ps，日本最快摩托車「GSX-R隼」的引擎，以橫置方式設置於車身中央，傳動方式為漸進式6速手排。

Specification

引擎形式	-	車寬	1730mm
排氣量	1299cc	車高	1010mm
最大馬力	175(175)ps/9800rpm	車重	640kg
最大扭力	14.1kgm/7000rpm	重量／馬力比	3.66kg/ps
全長	3550mm	重量／扭力比	45.39kg/kgm

SUZUKI

MRwagon

2004 | Drivetrain FF

■ 取得方法

日本－SUZUKI－12800





<< Rear View

MR Wagon是以SUZUKI的新規格第2世代車款姿態登場的。同時也以OEM方式提供給日產，以MOCO的名稱銷售。從引擎蓋到後車門都一體化的外型設計為其特徵。以加高車頂的方式確保了車內坐進4名成人也不會覺得擁擠的空間。Sport是裝有馬力64ps的中冷器渦輪引擎熱賣車款。除了引擎蓋上裝有進氣口之外，經過專門調校的低懸吊系統讓駕駛能夠感受到輕快的操控感。

Specification

引擎形式	直列3汽缸	車寬	1475mm
排氣量	658cc	車高	1580mm
最大馬力	64(64)ps/6500rpm	車重	860kg
最大扭力	10.8kgm/3500rpm	重量／馬力比	13.44kg/ps
全長	3395mm	重量／扭力比	79.63kg/kgm

SUZUKI

ALTO Lpin

Drivetrain 4WD

■ 取得方法

日本－SUZUKI－12400





<< Rear View

這部SUZUKI新感覺輕型車的特徵在於它的箱型外觀。鮮豔的色調、內外裝採用講究的專用零件，是一部主要客層鎖定女性的車款。箱型的設計，讓它擁有超越一般輕型車的寬廣車內空間。裝有渦輪的車款，其頭燈由普通款的方形改為圓形。除了強化煞車之外，還有專用的低懸吊系統。車系中也有5速手排的款式，可以讓駕駛享受更刺激的跑車駕馭感。

Specification

引擎形式	直列3汽缸	車寬	1475mm
排氣量	658cc	車高	1515mm
最大馬力	60(60)ps/6000rpm	車重	840kg
最大扭力	8.5kgm/3000rpm	重量／馬力比	14.00kg/ps
車長	3395mm	重量／扭力比	98.82kg/kgm

SUZUKI

ALTO WORKS

Drivetrain 4WD

■ 取得方法

中古車 90年代後半





對於將銷售主力放在輕型車上的SUZUKI而言，ALTO可說是它長久以來的招牌車款。其中的ALTO WORKS RS-Z是一部重視運動性的車款。有FF及全時4WD等兩種款式，在變速器方面，FF款有5速手排及4速自排兩種，而4WD款則只有5速手排。採用後期Cappuccino型也使用的全鋁製直列3汽缸DOHC渦輪K6A型引擎。懸吊系統部分則導入經過ALTO專門調校的左右非對稱輪胎、輔助煞車、ABS等車廠參賽用裝備。

Specification

引擎形式	直列3汽缸	車寬	1395mm
排氣量	658cc	車高	1385mm
最大馬力	64(65)ps/6500rpm	車重	710kg
最大扭力	10.5kgm/3500rpm	重量／馬力比	11.09kg/ps
車長	3295mm	重量／扭力比	67.62kg/kgm

SUZUKI

ALTO WORKS

Drivetrain 4WD

取得方法

中古車 90年代後半





<< Rear View

Specification

引擎形式	直列3汽缸	車寬	1395mm
排氣量	658cc	車高	1385mm
最大馬力	64(64)ps/6500rpm	車重	710kg
最大扭力	10.5kgm/3500rpm	重量／馬力比	11.09kg/ps
車長	3295mm	重量／扭力比	67.62kg/kgm

ALTO車系中的跑車款ALTO WORKS堪稱是SUZUKI的招牌車款。雖然屬於輕型車，但卻有著超越普通輕型車的運動性能，顛覆了大眾過去對於輕型車的印象。Sport Limited是以ALTO的ie/s為基礎車款，在後方及側面追加可提升空力性能的擾流板，並且換裝了14英吋輪圈後，大幅改變了它的外觀。馬力也提升到了自主限制極限的64ps，透過4WD傳動方式及前後碟煞的幫助，讓它擁有了過人的運動性能。

SUZUKI

ESCUDO

Drivetrain 4WD

取得方法

在優勝美地越野賽I（困難）中獲勝





<< Rear View

Specification

引擎形式	V型6汽缸	車寬	1900mm
排氣量	2493cc	車高	1510mm
最大馬力	995(987)ps/8100rpm	車重	800kg
最大扭力	95kgm/6500rpm	重量／馬力比	0.80kg/ps
車長	5050mm	重量／扭力比	8.42kg/kgm

這部ESCUDO Dirt Trial Car是為了參加世界最大的派克峰國際登山賽「Pikes Peak Auto Hill Climb」而開發出的車款。將1995年由田嶋信博駕駛而拿下總冠軍時所使用的雙引擎更換為2.5公升V型6汽缸雙渦輪引擎。讓它擁有了最大馬力995ps，扭力95kgm的怪物級性能。車身部分採用專用鋁製空間骨架設計，讓總重量只有800公斤。因此，它的前擾流板與後尾翼和車身相比之下就顯得相當巨大了。

SUZUKI

Cappuccino

年份 1991 **Drivetrain** FR

■ 取得方法

中古車 90年代前半





<< Rear View

Specification

引擎形式	直列3汽缸	車寬	1395mm
排氣量	657cc	車高	1185mm
最大馬力	64(63)ps/6500rpm	車重	700kg
最大扭力	8.7kgm/4000rpm	重量／馬力比	10.94kg/ps
車長	3295mm	重量／扭力比	80.46kg/kgm

Cappuccino是由SUZUKI所開發的輕型敞篷車。和Beat、AZ-1等齊名，受到某些車迷狂熱的支持。雖然它以前車身設計為代表，整體外觀統一為可愛風格，不過內部機械等可都是數一數二的配備呢。和ALTO WORKS採用同樣的中冷器渦輪引擎，最大馬力64ps。輕量的車身、理想的前後重量分配、引擎置於車身中央前段的FR構造，在在都使駕駛人能夠充分體會它那從外觀無法想像的痛快駕馭感。

SUZUKI

Cappuccino

年份 1995 **Drivetrain** FR

■ 取得方法

中古車 90年代前半





<< Rear View

Specification

引擎形式	直列3汽缸	車寬	1395mm
排氣量	658cc	車高	1185mm
最大馬力	64(64)ps/6500rpm	車重	690kg
最大扭力	10.5kgm/3500rpm	重量／馬力比	10.78kg/ps
車長	3295mm	重量／扭力比	65.71kg/kgm

在1995年登場的後期型EA21R，其實有著劇烈的變化。本來熟鐵製成的F64型引擎換成了全鋁製的K6A型，使最大扭力提高了2kgm。而重量分配也成為趨近理想值的51：49。懸吊系統雖然仍舊採FR傳動及雙叉骨式懸吊，不過後期型開始加裝LSD，徹底地改變了它的過彎能力。此外還追加了自排車款，和它的外觀相輔相成，因此也開始廣泛受到女性顧客青睞。

SUZUKI

Kei

2002 | **Drivetrain** 4WD

■ 取得方法

日本－SUZUKI－14140





Specification

引擎形式	直列3汽缸	車寬	1475mm
排氣量	658cc	車高	1535mm
最大馬力	64(64)ps/6500rpm	車重	820kg
最大扭力	10.8kgm/3500rpm	重量／馬力比	12.81kg/ps
車長	3395mm	重量／扭力比	75.93kg/kgm

它是SUZUKI於1998年時推出的新世代輕型車。定位為介於Jimny及Wagon R中間的車種，同時也以OEM方式提供給Mazda，以Laputa的名稱推出。它雖然擁有寬廣的車內空間，但不表示對行車性能做出妥協讓步。在推出當時只有渦輪車款，於2000年小幅改款時才追加了自然進氣款，不過它仍舊秉持著跑車路線，而繼承ALTO WORKS之名的K WORKS就在2002年誕生。配備有專用散熱柵、附有大型霧燈的保險桿，車頂末端擾流板等。

SUZUKI

CONCEPT-S2

2003 | **Drivetrain** FF

■ 取得方法

在Suzuki K盃中獲勝





<< Rear View

Specification

引擎形式	直列4汽缸	車寬	1730mm
排氣量	1597cc	車高	1490mm
最大馬力	-(180)ps/-rpm	車重	(1000)kg
最大扭力	-kgm/-rpm	重量／馬力比	5.56kg/ps
車長	3695mm	重量／扭力比	-kg/kgm

它是SUZUKI於2003年的法蘭克福車展中展出的概念車。雖然根本上仍然是前兩年於巴黎車展中展出的CONCEPT S，不過內部卻已經大不相同了。最大的特徵是它的「電動收納式3分割敞篷」，由左右2片及後車窗等3個部分所組成的車頂，可以在電動控制的情況下邊轉邊收進車內。和過去的摺疊式相比，不管是所需的時間或是空間都比較少。外型採水平設計的標準風格，駕駛可以用6速半自排來控制1.6公升DOHC引擎。

SUZUKI

Wagon R

Drivetrain 4WD





Specification

引擎形式	直列3汽缸	車寬	1475mm
排氣量	658cc	車高	1645mm
最大馬力	64(64)ps/6500rpm	車重	820kg
最大扭力	10.8kgm/3500rpm	車重／馬力比	12.81kg/ps
車長	3395mm	車重／扭力比	75.93kg/kgm

取得方法

中古車 90年代後半

在日本的輕型車規格限制放寬之後，SUZUKI領先其他公司發表了具有小貨卡外型的Wagon R。此後，它就成為了引導業界潮流的車款。RR為重視運動性能的款式，雖然還是採用K6A型引擎，不過分成了52ps的OHC型，55ps的DOHC型及60ps的OHC渦輪型等三款。有FF及4WD兩種驅動方式，變速器則分為5速手排和3速自排，而FF車款還有無分段變速的CVT等，選擇相當豐富。前後輪都採用碟煞，所有裝備到了一種奢侈的地步。

Tom's

X540CHASER

Drivetrain FR





Specification

引擎形式	直列6汽缸	車寬	1755mm
排氣量	-cc	車高	1400mm
最大馬力	320(320)ps/6400rpm	車重	1490kg
最大扭力	42kgm/2800rpm	車重／馬力比	4.66kg/ps
車長	4715mm	車重／扭力比	35.48kg/kgm

取得方法

改裝廠－Tom's－50000

Tom's在1998年時以CHASER車款稱霸了JTCC大賽。配備Tom's勝利哲學的改裝套件，在市面上推出的車款就是Tom's X540CHASER。設定好理想燃料噴射量與點火時機的1JZGTE引擎，可以產生的最大馬力為319ps／6500rpm，最大扭力則是41.8kgm／3000rpm。此外，它也藉由耗時3年才開發出的支撐及避震緩衝單元（coil damper unit）套件提升了平常行駛時的舒適感。可說是一部在各方面都相當洗鍊的跑車式sedan。

Tommy kaira

ZZ II

[illegible] | Drivetrain 4WD

取得方法

日本－Tommy Kaira－500000





Specification

引擎形式	-	車寬	1860mm
排氣量	-cc	車高	1190mm
最大馬力	550(551)ps/-rpm	車重	1000kg
最大扭力	-kgm/-rpm	重量／馬力比	1.82kg/ps
車長	4300mm	重量／扭力比	-kg/kgm

Tommy Kaira ZZ在經過研發後進化的版本就是這部ZZ II，也是Tommy Kaira於1995年發表的完全原創跑車。仍為試作款的ZZ II暫時將引擎設定為日產的RB26DETT型引擎，目的是讓它擁有能夠參加FIA舉辦的GT賽的性能。在Tommy Kaira的製造部門被Auto Bacs併購之後，這部本來以ZZ II之名開發的車體，移轉到ASL旗下，以輕量級跑車「RS-01」的名義推出。

Tommy kaira

ZZ-S

[illegible] | Drivetrain MR

取得方法

日本－Tommy Kaira－59500





Specification

引擎形式	直列4汽缸	車寬	1740mm
排氣量	1998cc	車高	1100mm
最大馬力	195(195)ps/7300rpm	車重	690kg
最大扭力	20.03kgm/6400rpm	重量／馬力比	3.54kg/ps
車長	3630mm	重量／扭力比	34.45kg/kgm

於1995年推出的ZZ是一部手工打造的跑車，而ZZ-S則是Tommy Kaira為追求最強的行車性能而推出的強化改裝款。動力單元採用經過改裝的SR20DE型引擎，最大馬力為195ps/7300rpm，而最大扭力則是20.03kgm/6400rpm。從這樣的性能表現就可以看出Tommy Kaira對追求強大行車能力所抱持的無限熱情。令人遺憾的是，以進口車姿態在日本推出的ZZ，於1999年時停產了。

TOYOTA

2000GT

Drivetrain FR





Specification

引擎形式	直列6汽缸	車寬	1600mm
排氣量	1988cc	車高	1160mm
最大馬力	150(157)ps/6600rpm	車重	1120kg
最大扭力	18kgm/5000rpm	重量／馬力比	7.47kg/ps
車長	4175mm	重量／扭力比	62.22kg/kgm

取得方法

日本－TOYATA－160000

2000GT推出後，立即成為代表日本響譽全球的跑車。1966年第3屆日本大獎賽為其出道戰，最後以多彩的奔馳模樣獲得了第3名。翌年，不但打破了世界最高速記錄，同時還樹立了13項國際記錄。負責開發引擎的公司是YAMAHA，而車身則完全採手工打造。嶄新外型與高性能引擎，讓它成為當時車迷們憧憬的車款。令人耳熟能詳的是曾在007系列電影「雷霆谷」(You Only Live Twice) 中以龐德車登場。而這部龐德車共生產了兩部。

TOYOTA

au cerumo Supra

Drivetrain FR





<< Rear View

Specification

引擎形式	直列4汽缸	車寬	1910mm
排氣量	1998cc	車高	1200mm
最大馬力	470(471)ps/6000rpm	車重	1100kg
最大扭力	65kgm/4500rpm	重量／馬力比	2.34kg/ps
車長	4520mm	重量／扭力比	16.92kg/kgm

取得方法

日本－TOYATA－1350000

這部車在2001年全日本GT錦標賽的GT500系列賽事中擊敗了GTR、邁凱輪車隊等強敵，坐上了冠軍寶座。當時的駕駛為立川祐路及竹內浩典。煞車時發出「磅磅磅！」聲音是它的特徵之一。這是這輛Supra考慮到下一次加速，而在減速時維持渦輪旋轉速度才會有的缺點，從外表看起來像是消音器在噴火一樣。2001年的GT500系列賽事就是由以速度取勝的Supra軍團獨占鰲頭。

TOYOTA

bB

2000 | Drivetrain FF

■ 取得方法

日本－TOYATA－15780

Front View





<< Rear View

Specification

引擎形式	直列4汽缸	車寬	1690mm
排氣量	1496cc	車高	1640mm
最大馬力	109(110)ps/6000rpm	車重	1050kg
最大扭力	14.4kgm/4200rpm	重量／馬力比	9.63kg/ps
車長	3845mm	重量／扭力比	72.92kg/kgm

這部車於2000年推出，車名的「bB」有著黑盒子（Black Box）的涵義。外型設計出自於TOYOTA中二十來歲的年輕設計師，流行的造型特別受年輕人喜愛。雖然它基本上是以Vitz為基礎，不過前後輪軸距比Vitz要來得寬，因此車內空間也較廣。此外，它的另一項特徵就是可依車主喜好裝配種類豐富的選購套件。直列4汽缸DOHC引擎的燃料消耗比率相當理想，非常適合在街道中穿梭。

TOYOTA

GT-ONE

[illegible] | Drivetrain MR

■ 取得方法

日本－TOYATA－4500000

中古車 90年代後半

Front View





<< Rear View

Specification

引擎形式	V型8汽缸	車寬	2000mm
排氣量	3600cc	車高	1125mm
最大馬力	608(776)ps/-rpm	車重	900kg
最大扭力	66.3kgm/-rpm	重量／馬力比	1.48kg/ps
車長	4840mm	重量／扭力比	13.57kg/kgm

TOYOTA於1998年重新參加Le Mans大賽時，為了期望在復出同時奪得冠軍，所以投入了這部GT-ONE。將空力性能提高到極限的這部車，雖然一直到後半為止表現都相當傑出，但可惜最後還是被淘汰了。為了雪恥，TOYOTA在翌年採用經過強化的GT-ONE。雖然一直緊追在首位車輛之後，但卻在比賽剩下1小時的狀況下爆胎，因此沒能拿下勝利。在這場比賽中，GT-ONE為日本拿下了第2名，同時駕駛片山右京也創下了單圈最快記錄。

TOYOTA

MR2

年份：1986 Drivetrain MR

取得方法
舊車專門店



<< Rear View

Specification

引擎形式	直列4汽缸	車寬	1665mm
排氣量	1587cc	車高	1250mm
最大馬力	130(130)ps/6600rpm	車重	1120kg
最大扭力	15.2kgm/5200rpm	重量／馬力比	8.62kg/ps
車長	3925mm	重量／扭力比	73.68kg/kgm

Midship Run about 2 seater（MR2）是日本首部正式上市的中置引擎車款。共有1.5公升／SOHC的1500S、1.6公升／DOHC16汽門的1600G，以及特別規格的G-Limited等三種。強化行車性能的風格受到年輕族群歡迎，讓它獲得了當年的日本年度汽車大獎。於1986年時進行小幅改款，1500S以外的款式都變更為T-bar式車頂。同時還新增了馬力達到145ps的機械增壓器車款。

TOYOTA

MR2

[illegible] Drivetrain MR

取得方法
舊車專門店



<< Rear View

Specification

引擎形式	直列4汽缸	車寬	1665mm
排氣量	1587cc	車高	1250mm
最大馬力	145(142)ps/6400rpm	車重	1070kg
最大扭力	19kgm/4400rpm	重量／馬力比	7.38kg/ps
車長	3950mm	重量／扭力比	56.32kg/kgm

它是於1984年推出，日本第一部量產型中置引擎跑車。MR2是Midship Run about（小型車） 2 seater的縮寫。由於引擎以橫置方式設置於前座後方的構造，所以引擎的聲音會直接傳進車內。由於它輕巧的車身與中置引擎車款特有的操控性，所以受到部分車迷熱烈的支持。在1986年進行小幅改款時，追加了裝有機械增壓器的車款，同時也設有了T-bar車頂。

TOYOTA

MR2

Drivetrain MR

取得方法

中古車 90年代後半





堪稱小型中置引擎跑車代表作的MR2，在1984年推出第一代MR2款式之後，經歷數次小幅改款，最後終於發展成了這部裝有超級機械增壓的車。它將原本的3S-G引擎(G-Limted、G款採用的引擎)換成了BEAMS，在VVT-i的支援下，馬力由145ps提升為200ps／7000rpm，最大扭力也變成21.0kgm／6000rpm。此外，後擾流板也改為螺絲固定，傾斜角度可作3段變化的類型。可惜在1999年8月時宣布停產。

Specification

引擎形式	直列4汽缸	車寬	1695mm
排氣量	1998cc	車高	1235mm
最大馬力	200(202)ps/7000rpm	車重	1220kg
最大扭力	21kgm/6000rpm	車重／馬力比	6.10kg/ps
車長	4170mm	車重／扭力比	58.10kg/kgm

TOYOTA

MR2

Drivetrain MR

取得方法

中古車 90年代後半





在1989年推出的第二代AW20型MR2，延續了前款的中置引擎構造，同時加大了車身尺寸及排氣量。在外型方面捨棄初代車款的箱型設計改變為前端大量使用曲線的柔順風格。引擎共有2公升渦輪及自然進氣等兩種形式。在數年一次的小幅改款中，它確實地進化、成長。最後款式於1997年推出時，自然進氣引擎的最大馬力已經提高到了210ps，而渦輪引擎則為245ps。

Specification

引擎形式	直列4汽缸	車寬	1695mm
排氣量	1998cc	車高	1235mm
最大馬力	245(248)ps/6000rpm	車重	1270kg
最大扭力	31kgm/4000rpm	車重／馬力比	5.18kg/ps
車長	4170mm	車重／扭力比	40.97kg/kgm

TOYOTA

MR-S

Drivetrain MR

<< Front View





<< Rear View

Specification

引擎形式	直列4汽缸	車寬	1695mm
排氣量	1794cc	車高	1235mm
最大馬力	140(140)ps/6400rpm	車重	970kg
最大扭力	17.4kgm/4400rpm	重量／馬力比	6.93kg/ps
車長	3885mm	重量／扭力比	55.75kg/kgm

取得方法

中古車 90年代後半

這部於1999年10月推出的車可以視為中置引擎跑車MR2的後繼車款。雖然和MR2同樣採中置引擎，不過外型卻只有限定敞篷款式而已。採用1.8公升的1ZZ-FE引擎。裝有VVT-i的這具引擎可以發出的最大馬力為140ps。S Edition為配備了鋁合金輪圈及踏板的跑車款式。軟式車頂為標準配備，不過也可以選購硬式車頂。5速手排充滿跑車風情。

TOYOTA

MR-S

Drivetrain MR

<< Front View





<< Rear View

Specification

引擎形式	直列4汽缸	車寬	1695mm
排氣量	1794cc	車高	1235mm
最大馬力	140(144)ps/6400rpm	車重	980kg
最大扭力	17.4kgm/4400rpm	重量／馬力比	7.00kg/ps
車長	3895mm	重量／扭力比	56.32kg/kgm

取得方法

日本－TOYOTA－21800

為了和穩定走在正統中置引擎跑車路線上的第2代MR2作出市場區隔，這部以「都市小型車」為宣傳的車款，回歸第一代MR-S的精神理念，往輕型跑車路線發展。在小幅改款過程中，無論是手排車款或是漸進式變速器車款都將所裝配的變速箱由5段變速提升到了6段。此外還進行了諸如加大後輪的尺寸、改變懸吊系統設定以提高車身堅固性等，用以提升行車性能。

TOYOTA

RSC

2001 | Drivetrain 4WD

取得方法

在惠斯勒冰上競賽（容易）中獲勝





<< Rear View

Specification

引擎形式	-	車寬	1850mm
排氣量	-cc	車高	1550mm
最大馬力	-(280)ps/-rpm	車重	(1350)kg
最大扭力	-kgm/-rpm	重量／馬力比	4.82kg/ps
車長	4115mm	重量／扭力比	-kg/kgm

這部TOYOTA的概念車於2001年東京國際車展中首度展出。它既可說是RV也可稱為跑車式sedan的設計，在汽車界開創了全新的領域。傳單上的宣傳文案寫著「了不起的傢伙出現了。光是在柏油路面上走固定的路線實在無聊，有種喜悅只在自由突破各種地形時才能感受到。」在它機械化卻又充滿流行感的外觀下，有著足以通過惡劣路況的耐久力，是一部預測時代走向的汽車。

TOYOTA

RSC

[illegible] | Drivetrain 4WD

取得方法

在喀普里拉力賽（容易）中獲勝





<< Rear View

Specification

引擎形式	直列4汽缸	車寬	1850mm
排氣量	-cc	車高	1550mm
最大馬力	-(423)ps/-rpm	車重	1000kg
最大扭力	-kgm/-rpm	重量／馬力比	2.36kg/ps
車長	4115mm	重量／扭力比	-kg/kgm

於2001年東京車展中推出。如同其「Rugged=堅固」的名稱，由TOYOTA美國設計中心CALTY進行籌畫，以對應各種惡劣路況設計成為2+2跑車式sedan。雖然沿用RAV4的底盤，不過卻沒有公開引擎資料。因此在遊戲中為它移植了號稱最強的Celica GT-FOUR WR Car的心臟3S-GE引擎。在WRC改變規則前可以發揮超過400ps的馬力。TOYOTA在2000年之後就不曾全程參加WRC。這部車可說是滿載著車迷期待復出的車款。

TOYOTA

WOODONE TOM'S Supra

Drivetrain FR

■ 取得方法

日本－TOYOTA－1350000





<< Rear View

TOM'S以Supra參加了在日本能夠吸引最多觀眾的賽事，JGTC（全日本GT錦標賽）。在2003年賽季中相當活躍的它，裝有5.2公升V型8汽缸引擎，以約500ps的馬力奮戰。雖然它本來採用的是和Celica相同的3S-G引擎，但由於成績越好，所受到的限流器配備進氣限制就越嚴苛之故，所以還是進行了改裝。TOYOTA正是著眼於這項對NA大排氣量引擎有利的規定。同時它也改變了變速差速器，提升了過彎性能。

Specification

引擎形式	V型8汽缸	車寬	1910mm
排氣量	5163cc	車高	1200mm
[illegible]	500(503)ps/7200rpm	[illegible]	1100kg
最大扭力	60kgm/5200rpm	重量／馬力比	2.20kg/ps
車長	4520mm	重量／扭力比	18.33kg/kgm

TOYOTA

ARISTO

Drivetrain FR

■ 取得方法

中古車 90年代前半





<< Rear View

初代ARISTO是以Crown Majesta為基礎，由名家Giugiaro提出設計案，在調整各項量產要素後所誕生的車款。這個以高級車來追求駕馭之樂的提案，扭轉了當時社會整體對sedan印象欲振乏力的狀況，以年輕族群為主，不只在日本，美國西海岸也大受歡迎。3.0V和Supra同樣採用2JZ-GTE型雙渦輪引擎。懸吊系統也導入了會視路面狀況調整衝擊力吸收的Piezo TEMS、TRC及Torsen LSD等當時最新的技術。

Specification

引擎形式	直列6汽缸	車寬	1795mm
排氣量	2997cc	車高	1420mm
[illegible]	280(292)ps/5600rpm	[illegible]	1680kg
最大扭力	44kgm/3600rpm	重量／馬力比	6.00kg/ps
車長	4865mm	重量／扭力比	38.18kg/kgm

TOYOTA

ARISTO

[illegible] Drivetrain FR

取得方法

日本－TOYOTA－44200

<< Front View





<< Rear View

Specification

引擎形式	直列6汽缸	車寬	1800mm
排氣量	2997cc	車高	1435mm
最大馬力	280(290)ps/5600rpm	車重	1680kg
最大扭力	46kgm/3600rpm	重量／馬力比	6.00kg/ps
車長	4805mm	重量／扭力比	36.52kg/kgm

第2代ARISTO是加州當地設計中心的作品。引擎等裝備的位置被設定於車身中央附近，讓它可以靈巧地轉彎。雖然前後車軸中心點到車體的距離縮短了，不過較長的左右輪距讓它擁有安定的行車性能。採用具有連續時間變化構造的3公升直列6汽缸BEAMS引擎。即使和前一代同樣採用高動力單元，不過它還裝有防止側滑的VSC、控制晃動的ARS及輔助煞車等，安全方面的設備十分充實。

TOYOTA

ARISTO

[illegible] 2000 Drivetrain FR

取得方法

日本－TOYOTA－45500

<< Front View





<< Rear View

Specification

引擎形式	直列6汽缸	車寬	1800mm
排氣量	2997cc	車高	1435mm
最大馬力	280(290)ps/5600rpm	車重	1680kg
最大扭力	46kgm/3600rpm	重量／馬力比	6.00kg/ps
車長	4805mm	重量／扭力比	36.52kg/kgm

第二代ARISTO的Vertex Edition是渦輪引擎的V300款與NA引擎的S300款都有推出的豪華版本，主要的特徵為專用鋁合金輪圈與黑色基調的內裝。在2000年小幅改款時，除了改變內外裝設計之外，也追加了新的車身顏色。而V300 Vertex Edition也趁此時換上了全車系共通的加大內徑消音器，不但符合新的廢氣排放規定，同時也比較環保。S300 Vertex Edition則新增了內裝為木紋基調的核桃木版本。

TOYOTA

ALTEZZA

Drivetrain FR

取得方法

日本－TOYOTA－20700

<< Front View





<< Rear View

Specification

引擎形式	直列6汽缸	車寬	1720mm
排氣量	1998cc	車高	1410mm
最大馬力	160(160)ps/6200rpm	車重	1310kg
最大扭力	20.4kgm/4400rpm	重量／馬力比	8.19kg/ps
車長	4400mm	重量／扭力比	64.22kg/kgm

這部中量級FR跑車式sedan於1998年推出時，FR驅動車款正處於除了某些大型高級車款之外，日漸往小型化發展的時代。它同時也是BMW3系列車種的對手。設計理念融合了FR的奔馳快感與sedan外型的幸福風格，是一部重視美感、速度及存在感的車款。裝有直列6汽缸DOHC引擎的AS200，搭配4速自排系統，可以發揮160ps的馬力。之後在2001年小幅改款時又追加了6速手排款。還曾經在1998年時獲得第19屆年度汽車大獎。

TOYOTA

ALTEZZA

Drivetrain FR

取得方法

日本－TOYOTA－24000

<< Front View





<< Rear View

Specification

引擎形式	直列4汽缸	車寬	1720mm
排氣量	1998cc	車高	1410mm
最大馬力	210(209)ps/7600rpm	車重	1340kg
最大扭力	22kgm/6400rpm	重量／馬力比	6.38kg/ps
車長	4400mm	重量／扭力比	60.91kg/kgm

它是ALTEZZA車系的跑車款式。雖然是中階等級的sedan，不過雙重VTT-i2L直列4汽缸DOHC引擎仍然可以發揮210ps的馬力。AISIN製的密齒輪比6速手排和雙叉骨式懸吊系統、Torsen LSD等的搭配，讓它得以展現出FR車應有的強大行走性能。此外，自排款則採用了可藉方向盤上按鈕來改變檔位的5速自排系統。採用精密時鐘技術(Chronometer)儀表板，讓駕駛座週邊整體設計統一為單一色調的賽車風格。

TOYOTA

ALTEZZA

Drivetrain FR

取得方法

日本－TOYOTA－27600



Specification

[illegible]	直列6汽缸	[illegible]	1725mm
[illegible]	2997cc	[illegible]	1420mm
[illegible]	220(220)ps/5800rpm	[illegible]	1470kg
[illegible]	30kgm/3800rpm	[illegible]	6.68kg/ps
[illegible]	4505mm	[illegible]	49.00kg/kgm

它是一部強化行車性能的FR sport wagon。「Gita」在義大利文中的意思是短程旅行，非常符合它的形象。雖然AS300基本的機械構造和sedan款相同，不過後部車身的堅固性及懸吊系統都經過調校提升，引擎只有直列6汽缸一種，而變速器也只有自排。3公升款的AS300不需要去在乎車身有點超重的問題。此外還有配備i-FOUR系統的全時4WD車款，即使在雪地或惡劣路面上行駛時也能輕鬆突破。

TOYOTA

ALTEZZA

Drivetrain FR

取得方法

在ALTEZZA爭奪賽中獲勝



Specification

[illegible]	直列4汽缸	[illegible]	1800mm
[illegible]	-cc	[illegible]	1330mm
[illegible]	-(306)ps/-rpm	[illegible]	1000kg
[illegible]	-kgm/-rpm	[illegible]	3.27kg/ps
[illegible]	4500mm	[illegible]	-kg/kgm

ALTEZZA本來為跑車式sedan規格，這輛Touring Car則是車系中第一部賽車專用車款。對於世界其他地方的人們來說，Lexus IS這個名字可能比ALTEZZA更為熟悉吧。它的心臟部分裝有提升過等級的Lexus4.3公升V型8汽缸引擎，最高可以輸出350ps的馬力。此外還裝有TOYOTA Supra 6速齒輪箱等，是一部在性能方面沒有任何妥協餘地，純粹為了勝利而誕生的車款。

TOYOTA

ist

2002 Drivetrain FF





<< Rear View

Specification

引擎形式	直列4汽缸	車寬	1695mm
排氣量	1496cc	車高	1530mm
最大馬力	109(110)ps/6000rpm	車重	1020kg
最大扭力	14.4kgm/4200rpm	重量／馬力比	9.36kg/ps
車長	3855mm	重量／扭力比	70.83kg/kgm

取得方法

日本－TOYOTA－16000

TOYOTA利用Vitz基本底盤推出了十餘款新車。ist就是其中一種。它的車名來自於artist（藝術家）、specialist（專家）等代表「～家」的字尾。和Vitz相比，它的等級及車身都較大。由於車身較高之故，讓它擁有了寬廣的車內空間。大量運用直線的箱型車身，在後端以簡潔的造型作結束。相對於外表可愛的Vitz迎合女性的喜好，ist就給人一種屬於男性車款的感覺。

TOYOTA

Vitz

1999 Drivetrain FF





Specification

引擎形式	直列4汽缸	車寬	1660mm
排氣量	997cc	車高	1500mm
最大馬力	70(70)ps/6000rpm	車重	820kg
最大扭力	9.7kgm/4000rpm	重量／馬力比	11.71kg/ps
車長	3610mm	重量／扭力比	84.54kg/kgm

取得方法

中古車 90年代後半

Vitz是TOYOTA標榜新基礎概念而傾全力推出的車款。車身全長只有2370mm，而寬度也只有1660mm，非常精巧。相對於較短的車身，這部小型車透過提高車頂高度的方式來確保車內能夠容納4名成人舒適乘坐的空間。全新設計的車體，搭配上同樣嶄新的變速器，以及燃料消耗效率十分優越的引擎，讓它成為一部能夠與自然和平共存的車。

TOYOTA

Vitz

Drivetrain FF





Specification

引擎形式	直列4汽缸	車寬	1660mm
排氣量	1496cc	車高	1485mm
最大馬力	110(111)ps/6000rpm	車重	940kg
最大扭力	14.6kgm/4200rpm	重量／馬力比	8.55kg/ps
車長	3630mm	重量／扭力比	64.38kg/kgm

取得方法

日本－TOYOTA－14530

於1999年推出的Vitz是擔負著TOYOTA世界戰略其中一環的重要車種。它在歐洲所用的名稱是Yaris，是一部世界熱賣的小型車種。採用怎麼看都不會覺得乏味，廣受女性青睞的可愛設計。車內設計了許多收納空間，內裝也以女性的喜好作設計。RS之名繼承自Starlet GT，在Vitz車系中屬於小型跑車款。在2003年還追加了RS Turbo款。在輕巧的車身中裝有最大150ps馬力的引擎，性能甚至勝過某些跑車。

TOYOTA

Vitz

Drivetrain FF





Specification

引擎形式	直列4汽缸	車寬	1660mm
排氣量	1496cc	車高	1485mm
最大馬力	150(139)ps/6400rpm	車重	980kg
最大扭力	20kgm/4800rpm	重量／馬力比	6.53kg/ps
車長	3660mm	重量／扭力比	49.00kg/kgm

取得方法

在Vitz爭奪賽中獲勝
日本－TOYOTA－18880

Vitz是TOYOTA於1999年1月時發表的新世代小型車。從這部車名稱中的Turbo字樣就應該可以想像到，它屬於追求速度的款式。「Powered by TRD」的1.5公升渦輪引擎，一方面提高了40ps馬力的輸出，一方面還能夠保持順暢行走，它的扭力更是用之不竭。可以讓駕駛人體會到和它溫和外觀截然不同的狂野加速能力。它有著適合在都市內行駛的小巧車身，同時也能夠發揮跑車般的加速，整體形象宛如城市中的叛逆少年一般。

TOYOTA

Vitz

2000 | Drivetrain FF





取得方法

中古車 90年代後半

輕巧且外型新潮，同時還兼具經濟性的Vitz，推出了裝有1.3公升高性能引擎的U Euro Sport Edition款。它採用2NZ-FE型DOHC引擎，VVT-i（可變式連續汽門調節）設計，讓它能夠輸出88ps的馬力。在扭力方面也相當充裕，無論引擎轉速快慢都很容易操控。此外，因為採用Euro懸吊，所以懸吊系統的剛性也有所提升，讓它不只是堅固，同時還是一部身處其中能夠舒服放鬆的車。

Specification

引擎形式	直列4汽缸	車寬	1660mm
排氣量	1298cc	車高	1500mm
最大馬力	88(88)ps/6000rpm	車重	850kg
最大扭力	12.5kgm/4400rpm	重量／馬力比	9.66kg/ps
車長	3610mm	重量／扭力比	68.00kg/kgm

TOYOTA

Will VS

2001 | Drivetrain FF





取得方法

日本－TOYOTA－20500

WiLL計畫是許多不同領域的大公司，為了訂定次世代商品銷售計畫，互相合作而成的。這部VS就是TOYOTA在WiLL小組中推出的第2個作品。雖然從它的外表看來，它應該被分類為5門掀背車款，不過它充滿個性的設計及內裝，讓它在眾多日本車中非常搶眼。共有1.5公升引擎款及2種1.8公升引擎款，1.8公升款也有採4WD驅動的版本。此外，日後還追加了只透過網路銷售的6速手排款。

Specification

引擎形式	直列4汽缸	車寬	1720mm
排氣量	1795cc	車高	1430mm
最大馬力	190(188)ps/7600rpm	車重	1190kg
最大扭力	18.4kgm/6800rpm	重量／馬力比	6.26kg/ps
車長	4385mm	重量／扭力比	64.67kg/kgm

TOYOTA

WEDSSPORT CELICA

2003 Drivetrain FR

取得方法

日本－TOYOTA－500000



Rear View

Racing Project Bandoh車隊參加2003年JGTC大賽第3戰時首次登場的車種。雖然外型仍和市販的FF款CELICA相同，不過動力單元則是換裝了MR-S用的3S-G引擎，並且採縱置式。驅動方式也改為FR。此外，懸吊、變速器、差速器等則是沿用2002年款Supra的套件。出道後第3戰，也就是系列賽第5戰中跑出Pole to Win的成績，第8戰中則是拿下了冠軍。在戰況激烈的GT300等級賽事中讓觀眾留下了深刻的印象。

Specification

引擎形式	直列4汽缸	車寬	1735mm
排氣量	1998cc	車高	1305mm
最大馬力	300(311)ps/6000rpm	車重	1050kg
最大扭力	45kgm/4000rpm	車重/馬力比	3.50kg/ps
車長	4340mm	車重/扭力比	23.33kg/kgm

TOYOTA

VOLTZ

Drivetrain FF

取得方法

日本－TOYOTA－17880



Rear View

這部小型SUV是TOYOTA和GM正式合作生產的車款。之前雖然TOYOTA也曾銷售過GM旗下的車款，不過像這樣初次從企劃到生產都採合作模式則是第一次的嘗試。以Corolla為基礎，共同進行企劃及定稿，設計及測試為TOYOTA，而生產則是由TOYOTA和GM合資成立的公司來負責。設計理念為sport wagon+小貨卡+SUV。車身較寬而全長較短。由於它在日本的定位並不明確，所以在2004年時已停止輸入。

Specification

引擎形式	直列4汽缸	車寬	1775mm
排氣量	1794cc	車高	1605mm
最大馬力	132(133)ps/6000rpm	車重	1250kg
最大扭力	17.3kgm/4200rpm	車重/馬力比	9.47kg/ps
車長	4365mm	車重/扭力比	72.25kg/kgm

TOYOTA

TOYOTA

ESSO Ultraflo Supra

[illegible] ***Drivetrain*** FR

取得方法

日本－TOYOTA－1350000



Specification

引擎形式	直列4汽缸	車寬	1910mm
排氣量	1998cc	車高	1200mm
最大馬力	470(471)ps/6000rpm	車重	1100kg
最大扭力	65kgm/4500rpm	重量／馬力比	2.34kg/ps
車長	4520mm	重量／扭力比	16.92kg/kgm

TOYOTA屬一屬二的超級跑車Supra雖然在2002年時停止生產一般市售車款，不過它仍然繼續出現在全日本GT錦標賽中，受歡迎的程度也絲毫不減。參加2001年賽季的ESSO Ultraflo Supra是在世界各地大賽都有相當傑出表現的知名團隊一Team Le Mans一選用的賽車。駕駛為脇阪壽一及野田英樹。負責開發的TRD將改良的重點置於強化空力性能以提高直線速度和下壓力，以及改善引擎反應速度及燃料消耗率等。

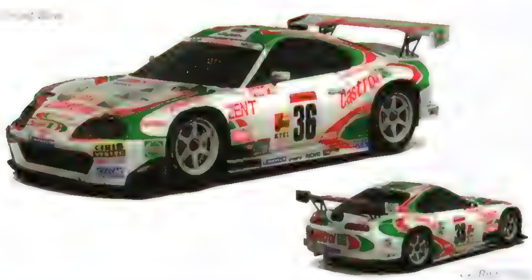
TOYOTA

Castrol TOM'S Supra

[illegible] 2000 ***Drivetrain*** FR

取得方法

日本－TOYOTA－1350000



Specification

引擎形式	直列4汽缸	車寬	1910mm
排氣量	1998cc	車高	1200mm
最大馬力	470(471)ps/6000rpm	車重	1100kg
最大扭力	65kgm/4500rpm	重量／馬力比	2.34kg/ps
車長	4520mm	重量／扭力比	16.92kg/kgm

Castrol TOM'S Supra在JGTC中曾經有過許多非常精采的表現。在1997年的系列賽事中，它自始至終都展現出壓倒性的威力，最後也漂亮地拿下了冠軍。之後每年持續改良，雖然已經到了堪稱完美的地步，但2000年時性能由於受到規則修改的影響而出現了一道無法跨越的高牆。附帶一提，它裝載的並非一般市售車款採用的3.0公升引擎，而是和Celica參加WRC大賽時相同的3S-GTE引擎，可發出470ps以上的馬力。

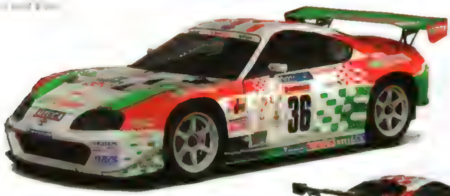
TOYOTA

Castrol TOM'S Supra

年式 2001 Drivetrain FR

取得方法

日本－TOYOTA－1350000





Rear View

Specification

引擎形式	直列4汽缸	車寬	1910mm
排氣量	1998cc	車高	1200mm
最大馬力	470(471)ps/6000rpm	車重	1100kg
最大扭力	65kgm/4500rpm	重量／馬力比	2.34kg/ps
車長	4520mm	重量／扭力比	16.92kg/kgm

接受TOYOTA挹注部份資源的車隊TOM'S，在1995年時以Supra車款參加JGTC大賽，於1997年坐上冠軍寶座。當時的熱門話題是他們為了在2001年賽季中得勝，曾聘請Le Mans 24小時耐久大賽中第一位奪得積分冠軍的日本人關谷正德。這輛車的駕駛為土屋武士及P．Montin。Supra在這個賽季中的特徵在於強化起步時扭力的3S-G型引擎，以及徹底輕量化的車身。輪胎則是選用Michelin的產品。

TOYOTA

CARINA

年式 1989 Drivetrain FF

取得方法

舊車專門店





Rear View

Specification

引擎形式	直列4汽缸	車寬	1690mm
排氣量	1998cc	車高	1315mm
最大馬力	125(125)ps/5600rpm	車重	1200kg
最大扭力	17.2kgm/4400rpm	重量／馬力比	9.60kg/ps
車長	4485mm	重量／扭力比	69.77kg/kgm

以1989年推出的第5代Celica為基礎改裝的4門個性專用車。採用曾經一時蔚為流行的無中柱硬頂式車頂（pillarless hardtop），也用心設計讓車廂看起來比較小。此外，由於它將車身高度壓低之故，所以向前後延伸的車身更增添了它的跑車風情。不過，也是因為它以外觀為優先的關係，所以車內空間並不是很寬敞。此外，雖然它的內裝相當豪華，不過還是無法打入實用性優先的日本新車市場，所以1993年上市的第3代就是它的最終車款。

TOYOTA

CALDINA

[illegible] **Drivetrain** 4WD





Specification

引擎形式	直列4汽缸	車寬	1740mm
排氣量	1998cc	車高	1445mm
最大馬力	260(260)ps/6200rpm	車重	1480kg
最大扭力	33kgm/4400rpm	重量／馬力比	5.69kg/ps
車長	4510mm	重量／扭力比	44.85kg/kgm

取得方法

日本－TOYOTA－27100

它是和Allion／Premio兩部FF車款共用基本底盤，將車尾盡量向後延伸至車體末端的2公升級station wagon。在改款時大幅改變了車身前端的造型。後方也換上了銳利的長型尾燈。原本簡潔的線條增加了幾許精悍，讓它由一部以中年人客層改變為年輕人客層的車款。GT-FOUR為車系中採用全時4WD，並且裝有2公升渦輪引擎的最高級車款。能夠發揮出一般station wagon難以想像的跑車性能。

TOYOTA

COROLLA

[illegible] **Drivetrain** 4WD





Specification

引擎形式	直列4汽缸	車寬	1770mm
排氣量	1972cc	車高	1365mm
最大馬力	303(304)ps/5700rpm	車重	1230kg
最大扭力	52kgm/4000rpm	重量／馬力比	4.06kg/ps
車長	4100mm	重量／扭力比	23.65kg/kgm

取得方法

日本－TOYOTA－750000

在COROLLA WRC的白色車身上有著紅綠兩色的各式斑紋。這部新型COROLLA的車身導入了Celica Rally Car所累積的技術。動力單元採用經過徹底改裝的3S-GTE引擎。前後懸吊系統都是MACPHERSON支柱式懸吊，而變速器則採用被稱為「JOY-STICK」的6速漸進式系統。在1999年賽季時，TOYOTA表明了將要參加F1而退出WRC的想法，而這部車則漂亮地為公司拿下了構造車商部門的冠軍。

TOYOTA

COROLLA RUNX

取得方法

日本－TOYOTA－20080

Drivetrain FF



COROLLA RUNX及ALEX屬於COROLLA車系中的掀背車款。它與COROLLA共用前車身，後方則乾脆地收尾，讓它的外型變得更輕快、更具活力。基本零組件與COROLLA相同，不過內外裝的質感及細部設計等方面的高完成度都是讓它成為暢銷車款的原因。小型跑車版的Z車系裝有1.8公升DOHC引擎，可以發揮最大馬力190ps和6速MT的搭配，讓人能夠期待它展現出歐洲車般的強大行車能力。

Specification

引擎形式	直列4汽缸	車寬	1695mm
排氣量	1795cc	車高	1470mm
最大馬力	190(190)ps/7600rpm	車重	1160kg
最大扭力	18.4kgm/6800rpm	重量／馬力比	6.11kg/ps
車長	4175mm	重量／扭力比	63.04kg/kgm

TOYOTA

COROLLA LEVIN

取得方法

中古車 90年代後半

Drivetrain FF



AE111 LEVIN於1995年全面改款，以輕量化為理由，捨棄了它原本採用的4A-GZE引擎，改為另外2具NA引擎。其中的4A-GE引擎透過重新調整壓縮比及零件形狀的方式，讓採NA進氣的它也能發揮出165ps的馬力。將ABS及安全氣囊列入標準配備後，於1997年小幅改款時，還導入了防撞安全車體GDA，同時也改變了等級。其中的BZ-R裝有TOYOTA製密齒輪比6速手排，以及強化型支柱式懸吊系統。

Specification

[illegible]	直列4汽缸	車寬	1695mm
[illegible]	1587cc	車高	1305mm
[illegible]	165(177)ps/7800rpm	車重	1080kg
[illegible]	16.5kgm/5600rpm	重量／馬力比	6.55kg/ps
[illegible]	4305mm	重量／扭力比	65.45kg/kgm

TOYOTA

COROLLA LEVIN

[illegible] 1983 | **Drivetrain** FR

取得方法

舊車專門店



Specification

引擎形式	直列4汽缸	車寬	1625mm
排氣量	1587cc	車高	1335mm
最大馬力	130(129)ps/6600rpm	車重	940kg
最大扭力	15.2kgm/5200rpm	重量／馬力比	7.23kg/ps
車長	4180mm	重量／扭力比	61.84kg/kgm

在1983年改款時，COROLLA分成了FF與FR兩個車系，確實的將FF定位為家用車，而FR則是跑車。裝有新開發的1.6公升水冷式直列4汽缸DOHC 4A-GEU型的車款就是86 LEVIN。有3門與2門兩種車款。擁有強大空力性能的高級3門APEX是最受歡迎的款式。在懸吊系統方面，前後輪都採用碟煞，而後輪避震器則為內藏低壓瓦斯式，搭配反應靈敏的引擎，至今仍是一部相當受歡迎的名車。

TOYOTA

super AUTOBACS APEX MR-S

[illegible] | **Drivetrain** MR

取得方法

日本－TOYOTA－500000



Specification

引擎形式	直列4汽缸	車寬	1795mm
排氣量	1998cc	車高	1160mm
最大馬力	300(305)ps/6400rpm	車重	1125kg
最大扭力	45kgm/4400rpm	重量／馬力比	3.75kg/ps
車長	3885mm	重量／扭力比	25.00kg/kgm

JGTC的比賽可分成Supra及NSX活躍的GT500等級賽事及其下的GT300級賽事。這部super AUTOBACS APEX MR-S的戰場則是在GT300級。它的基礎車款是日本少見的中置引擎跑車TOYOTA MR-S。動力部分換裝2公升直列4汽缸渦輪引擎，懸吊系統也改良為推桿式。在2000年賽季中，它從Silvia、Porsche等強敵中脫穎而出，拿下了這個等級的總冠軍。

TOYOTA

Supra

[illegible] Drivetrain FR

取得方法

中古車 90年代前半





Specification

引擎形式	直列6汽缸	[illegible]	1745mm
[illegible]	2491cc	[illegible]	1300mm
[illegible]	280(278)ps/6200rpm	[illegible]	1520kg
[illegible]	37kgm/4800rpm	[illegible]	5.43kg/ps
[illegible]	4620mm	[illegible]	41.08kg/kgm

Supra 2.5GT Twin Turbo R是1990年夏季小幅改款時停產的3公升等級新追加的後繼車款。動力單元由原本與Soarer相同的7M-GTE型變更為雙渦輪直列6汽缸DOHC 1JZ-GTE型引擎，最大馬力為280ps／6200rpm，最大扭力37.0kgm／4800rpm。同時還將Bilstein製避震器及Torsen LSD，MOMO製真皮方向盤等都列入了標準配備之中。

TOYOTA

Supra

[illegible] Drivetrain FR

取得方法

舊車專門店





<< Rear View

Specification

引擎形式	直列6汽缸	[illegible]	1745mm
排氣量	2954cc	[illegible]	1300mm
[illegible]	240(240)ps/5600rpm	[illegible]	1570kg
[illegible]	35kgm/3200rpm	[illegible]	6.54kg/ps
[illegible]	4620mm	[illegible]	44.86kg/kgm

於1986年推出的TOYOTA Supra是由Celica XX發展而來的車款。採用3號系列的寬車身，同時外表則為Long Nose／Short Deck的coupe設計。收納式頭燈讓它的正面看起來跑車味十足。3.0GT是配備3公升渦輪引擎的最高級車款。而它也是為了參加A組賽事而推出的認證車種，相當受歡迎。在1990年改款時追加了裝有2.5公升雙渦輪引擎的款式，最大馬力達280ps馬力。

TOYOTA

Supra

年份 1997 **Drivetrain** FR

■ 取得方法

中古車 90年代後半





Specification

引擎形式	直列6汽缸	車寬	1810mm
排氣量	2997cc	車高	1275mm
最大馬力	280(331)ps/5600rpm	車重	1510kg
最大扭力	46kgm/3600rpm	重量／馬力比	5.39kg/ps
車長	4520mm	重量／扭力比	32.83kg/kgm

身為Supra頂級車款的RZ，擁有號稱日本車中最強的性能。採用裝有雙向雙渦輪的2JZ-GTE引擎，同時搭配了VVT-i（可變式連續汽門調節），讓它的最大馬力達到280ps／5600rpm，最大扭力為46kgm／3600rpm。此外，它還導入了運動式避震器系統REAS及GOA車身。還有，它在1997年款中成功地大幅提升了影響馬力傳達至地面比率的抓地力等級，讓它變得擁有更高的過彎速度。

TOYOTA

Supra

年份 1997 **Drivetrain** FR

■ 取得方法

中古車 90年代後半





Specification

引擎形式	直列6汽缸	車寬	1810mm
排氣量	2997cc	車高	1275mm
最大馬力	225(225)ps/6000rpm	車重	1450kg
最大扭力	29kgm/4800rpm	重量／馬力比	6.44kg/ps
車長	4520mm	重量／扭力比	50.00kg/kgm

Supra是以「The Sport of TOYOTA」之名於1993年推出，在行車性能與安全配備上都經過數次改良，TOYOTA萬中選一的高性能GT跑車。在1997年時經由導入GOA車身及後輪懸吊、VVT-i引擎等最新技術的方式進行了改良。這部SZ-R是以充分發揮NA引擎的特性，創造出反應靈敏的強力引擎為開發宗旨的車款。3公升的2JZ引擎能夠產生225ps的馬力，搭配Getrag製6速手排及Bilstein避震器，讓駕駛變得更有樂趣。

TOYOTA

STARLET

Drivetrain FF





<< Rear View

Specification

引擎形式	直列4汽缸	車寬	1625mm
排氣量	1331cc	車高	1400mm
[illegible]	135(134)ps/6400rpm	[illegible]	920kg
最大扭力	16kgm/4800rpm	重量／馬力比	6.81kg/ps
車長	3790mm	重量／扭力比	57.50kg/kgm

取得方法

中古車 90年代後半

自從STARLET於1978年推出後，它長年以來一直扮演著TOYOTA入門車的角色。第5代的最後款式是在1996年改款時上市的，大致上可分為家用的「Rufure」及跑車款「Granza（光輝）」等兩種版本。全車系都將ABS及安全氣囊等列為標準配備，只有Granza V採用1.3公升渦輪引擎。第5代導入了GOA防撞安全車身，是特別重視安全性的車款。在1999年時，它將受到大眾熱愛的角色交棒給後繼車款Vitz，結束生產。

TOYOTA

SPRINTER TRUENO

Drivetrain FF





Specification

[illegible]	直列4汽缸	[illegible]	1695mm
排氣量	1587cc	車高	1305mm
[illegible]	165(177)ps/7800rpm	[illegible]	1080kg
最大扭力	16.5kgm/5600rpm	重量／馬力比	6.55kg/ps
車長	4305mm	重量／扭力比	65.45kg/kgm

取得方法

中古車 90年代後半

停止採用收納式頭燈後，仍可透過散熱柵及尾燈來分辨TRUENO與LEVIN；1997年的AE111後期改變了兩者的形狀。都會風格的外觀設計相當受歡迎，在北美推出的版本則是採用前端為TRUENO，後端為LEVIN的設計（也就是俗稱的TRU-ELEVIN）。在競賽方面，相對於在賽場上活躍的LEVIN，TRUENO則是在Rally中留下了記錄，但於2000年COROLLA改款時，兩者都同時停產了。1.6L引擎車種的賽車運動也在這時邁向了黃昏。

TOYOTA
SPRINTER TRUENO

Drivetrain FR

取得方法

舊車專門店



被暱稱為「86」的這部SPRINTER TRUENO是一部FR驅動，配備高轉速型DOHC引擎的輕量級跑車。它是第5代SPRINTER的跑車款式，相當於COROLLA版的LEVIN。TRUENO的特徵在於車身前端的收納式頭燈。在FF漸漸成為主流的那個時代，堅持採用FR的TRUENO，卻能夠使用它獨具魅力的奔馳方式吸引年輕人的喜愛，即使現在也仍是如此。相對於GT-Z，GT-APEX則將動力方向盤等列為標準配備。

Specification

引擎形式	直列4汽缸	車寬	1625mm
排氣量	1587cc	車高	1335mm
最大馬力	130(129)ps/6600rpm	車重	940kg
最大扭力	15.2kgm/5200rpm	重量／馬力比	7.23kg/ps
車長	4205mm	重量／扭力比	61.84kg/kgm

TOYOTA
SPRINTER TRUENO

Drivetrain FR

取得方法

中古車 90年代後半



至今仍然極受歡迎的AE86型TRUENO／LEVIN，車身輕巧，採用非常適合競速的FR驅動設計，同時也身為漫畫「頭文字D」中的主角車款並在Young週刊上連載，受歡迎的程度完全沒有下滑。雖然大眾可能對LEVIN較為熟悉，不過在「頭文字D」中出現的卻是TRUENO。這部車是以該漫畫作者所擁有的車為範本，將基礎車款的引擎換裝上高壓縮比活塞及大口徑凸輪等，同時還將引擎蓋等部分換成碳纖維製，提升了它的潛力。

Specification

引擎形式	-	車寬	1675mm
排氣量	-cc	車高	1275mm
最大馬力	-(210)ps/-rpm	車重	825kg
最大扭力	-kgm/-rpm	重量／馬力比	3.93kg/ps
車長	4205mm	重量／扭力比	-kg/kgm

TOYOTA

SPORTS 800

[illegible] **Drivetrain** FR





Specification

引擎形式	水平對向2汽缸	車寬	1465mm
排氣量	790cc	車高	1175mm
最大馬力	110(110)ps/6400rpm	車重	580kg
最大扭力	6.8kgm/3800rpm	重量／馬力比	12.89kg/ps
車長	3610mm	重量／扭力比	85.29kg/kgm

取得方法

日本－TOYOTA－32000

以1962年車展中發表的Publica Sport試作車為基礎，由TOYOTA系列的車身製造廠——關東自動車提出企劃並進入量產的雙座式輕量級車款。通稱「YOTAHACHI」，受到許多車迷喜愛。580公斤的輕量化車身極富運動性，作為比賽用車也有出色的表現。裝有下壓式氣流雙汽化器，使其憑著只有45ps馬力800cc氣冷式2汽缸水平對向OHV引擎，和擁有直列4汽缸DOHC引擎70ps馬力的HONDA S800平分秋色。

TOYOTA

SERA

[illegible] **Drivetrain** FF





Specification

引擎形式	直列4汽缸	車寬	1650mm
排氣量	1496cc	車高	1265mm
最大馬力	110(110)ps/6400rpm	車重	910kg
最大扭力	13.5kgm/5200rpm	重量／馬力比	8.27kg/ps
車長	3860mm	重量／扭力比	67.41kg/kgm

取得方法

中古車 90年代前半

它是和Tercel、Corsa採用同樣基本底盤的小型coupe。最大的特徵就是宛如昆蟲翅膀般上下開闔的鷗翼車門，在推出當時連小孩都非常喜愛。車頂採用玻璃製作的設計，讓整個駕駛座擁有隨時可以仰望天空的開放感，這是其他車種所沒有的魅力。在車內設置有大小共10具喇叭所組成的「超真實音效系統」，更進一步地強化這部個性專用車SERA的魅力。

TOYOTA

CELICA

Drivetrain FR



取得方法

舊車專門店

它是於1970年推出的日本首部個性專用車款。在那個以4門sedan為主流的時代，TA22型CELICA開拓了雙門個性專用車款這個新領域。在它以Carina為基礎的小巧車身中，裝有1.6公升的DOHC引擎。採用FR設計也是讓它廣受當時車迷喜愛的原因之一。由於前車身使用圓形4連頭燈，一直到車尾部分的設計都略帶圓形之故，所以它在某些愛好者口中又有著「不倒翁CELICA」的稱呼。

Specification

引擎形式	直列4汽缸	車寬	1600mm
[illegible]	1588cc	車高	1310mm
最大馬力	115(116)ps/6400rpm	車重	940kg
最大扭力	14.5kgm/5200rpm	重量／馬力比	8.17kg/ps
車長	4165mm	重量／扭力比	64.83kg/kgm

TOYOTA

CELICA

Drivetrain 4WD



取得方法

舊車專門店

這部在1986年推出的第一代「CELICA GT-FOUR」，在它流線型的外表下，有著為了稱霸WR而裝上的新型引擎及TOYOTA首次採用的全時4WD系統。新開發的3S-GTE型引擎，配有水冷式中冷器及渦輪機械增壓裝置，可以產生185ps／6000rpm的最大馬力及24.5kgm／4000rpm的最大扭力。在1988年的WRC中有相當傑出的表現，證明了日本車也有在WRC頂級賽事中和其他車種一決勝負的實力。

Specification

引擎形式	直列4汽缸	車寬	1690mm
排氣量	1998cc	車高	1295mm
[illegible]	185(185)ps/6000rpm	[illegible]	1350kg
最大扭力	24.5kgm/4000rpm	重量／馬力比	7.30kg/ps
車長	4365mm	重量／扭力比	55.10kg/kgm

TOYOTA
CELICA

Drivetrain FF

取得方法

舊車專門店





<< Rear View

在1985年上市的第4代CELICA，放棄了過去採用的FR驅動方式，改為橫置引擎式的FF驅動。採用了收納式頭燈，讓它的外表看來更寬且更低。整體的設計風格給人一種流暢滑順的感覺。2000GT-R是FF車款中最高等級的車，擁有傲人的160ps馬力。在1986年時推出了CELICA車系首部導入全時4WD的GT-FOUR款，配備有2公升渦輪引擎。它也成為日後參加WRC時的基礎車款。

Specification

[illegible]擎形式	直列4汽缸	[illegible]	1690mm
[illegible]	1998cc	[illegible]	1295mm
[illegible]	160(160)ps/6400rpm	[illegible]	1130kg
[illegible]	19kgm/4800rpm	[illegible]	7.06kg/ps
[illegible]	4365mm	[illegible]	59.47kg/kgm

TOYOTA
CELICA

Drivetrain 4WD

取得方法

中古車 90年代後半





<< Rear View

在1993年10月改款後推出的第6代CELICA，以嶄新的面貌登場。車身加大為3號系列的尺寸，整體的設計也走柔性取向。獨特的前方圓形4連頭燈讓人充滿新鮮感，在推出當時受到許多車迷注意。採NA引擎的車款分為SS-I、SS-II等兩款，最大馬力各是140ps及180ps。作為WRC參賽車款的GT-FOUR，則是將鋁製引擎蓋、後擾流板等都列為標準裝備，可以發出255ps的馬力。

Specification

引擎形式	直列4汽缸	[illegible]	1750mm
排氣量	1998cc	[illegible]	1305mm
最大馬力	255(255)ps/6000rpm	[illegible]	1390kg
[illegible]	31kgm/4000rpm	[illegible]	5.45kg/ps
[illegible]	4420mm	[illegible]	44.84kg/kgm

TOYOTA

TOYOTA

CELICA

Drivetrain 4WD





<< Rear View

Specification

[illegible]	直列4汽缸	[illegible]	1745mm
排氣量	1998cc	車高	1305mm
最大馬力	235(236)ps/6000rpm	車重	1460kg
最大扭力	31kgm/4000rpm	重量／馬力比	6.21kg/ps
車長	4410mm	重量／扭力比	47.10kg/kgm

取得方法

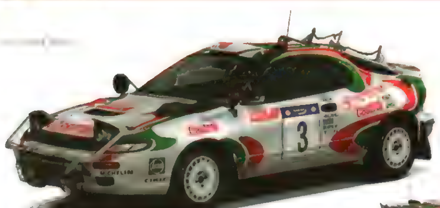
中古車 90年代前半

CELICA GT-FOUR RC是為了滿足參加1992年WRC A組賽事條件而生產的基本認證車款，只在日本限量販賣1800部。它所裝備的動力單元是經過數次改裝，將其潛力發揮到極限的3S-GTE型引擎，最高馬力可達235ps／7000rpm。此外，它還裝有黏性耦合器全時4WD系統、Torsen LSD、附有微低速汽門的避震器等，是一部讓駕駛者能夠親身體會Rally Car操控感的高級跑車式coupe。

TOYOTA

CELICA

Drivetrain 4WD





<< Rear View

Specification

[illegible]	直列4汽缸	[illegible]	1745mm
排氣量	1998cc	車高	1300mm
[illegible]	299(316)ps/5600rpm	[illegible]	1200kg
最大扭力	50kgm/4000rpm	重量／馬力比	4.01kg/ps
車長	4410mm	重量／扭力比	24.00kg/kgm

取得方法

在優勝美地越野賽 II（普通）中獲勝

它是以ST185型CELICA為基礎，改裝為WRC規格的車款。雖然引擎仍然沿用前代款式，不過也進行了加裝渦輪增壓器及中冷器等大型化的各種改良，讓它擁有了最大馬力300ps，最大扭力則提升至40kgm，為迎戰WRC做好萬全準備。於1993年時配備了偏時點火系統，更進一步地提升了它在比賽中的競爭力。這些都幫助它成為第一部替日本汽車廠商奪得構造車商冠軍的車款，同時也奠定了日後常勝車隊的基礎。

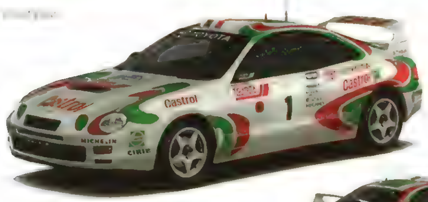
TOYOTA

CELICA

年份：1995 **Drivetrain** 4WD

■ 取得方法

在瑞士阿爾卑斯拉力賽（普通）中獲勝





<< Rear View

Specification

引擎形式	直列4汽缸	車寬	1770mm
排氣量	1998cc	車高	1300mm
最大馬力	300(304)ps/5700rpm	車重	1200kg
最大扭力	51kgm/3750rpm	重量／馬力比	4.00kg/ps
車長	4424mm	重量／扭力比	23.53kg/kgm

這部車是以1993年誕生的ST205型CELICA GT-FOUR為基礎改裝而成的Rally Car。因為它本來就是以參加WRC為前提而開發的，所以比舊款要來得更大一點。外觀方面的特徵為專用的大型後擾流板，由於空力技術的進步，所以車輛在空力方面的性能也提高了。雖然在1995年時由於WRC修改規定之故，限制進氣量以抑制馬力的裝置其口徑也必須跟著變小，不過在TOYOTA開發成員們的努力下，它仍然維持在競賽的最佳狀態。

TOYOTA

CELICA

Drivetrain FF

■ 取得方法

中古車 90年代前半





<< Rear View

Specification

引擎形式	直列4汽缸	車寬	1690mm
排氣量	1998cc	車高	1305mm
最大馬力	165(166)ps/6800rpm	車重	1310kg
最大扭力	19.5kgm/4800rpm	重量／馬力比	7.94kg/ps
車長	4420mm	重量／扭力比	67.18kg/kgm

在1988年全面改款後推出的ST180系CELICA車款，最大的特徵就是它那充滿動感活力的魅惑曲線。非渦輪引擎的最高級車款「GT-R」，採FF驅動，同時裝有世界首見的雙模式4WS（四輪操控系統），以及主動式控制懸吊系統等。採用最高可發出165ps馬力，3S-GE型2.0公升直列4汽缸DOHC引擎與5速手排的組合，讓它得以展現出令人暢快且乾淨俐落的行車性能。

TOYOTA

CELICA

[illegible] Drivetrain FF





取得方法

中古車 90年代後半

第6代CELICA於1993年時推出。獨具風格的車頭圓形4眼頭燈及整體頗具份量的圓形設計都是這次改款時的變更重點。它同時也是CELICA全車款中首部採用3號系列尺寸車身的款式，現行的SS等級也是從此時開始出現的。在推出時，FF車款分為馬力140ps的SS-I及180ps的SS-II兩種等級，不過在1997年底小幅改款時，馬力180ps款導入了VVT-i（可變式連續汽門調節裝置），最大馬力提升到200ps。

Specification

[illegible]	直列4汽缸	車寬	1750mm
[illegible]	1998cc	車高	1305mm
[illegible]	200(200)ps/7000rpm	車重	1200kg
[illegible]	21kgm/6000rpm	重量／馬力比	6.00kg/ps
[illegible]	4435mm	重量／扭力比	57.14kg/kgm

TOYOTA

CELICA

[illegible] Drivetrain FF





取得方法

中古車 90年代後半

現行的CELICA是第7代CELICA車款，採用1.8公升直列4汽缸引擎，分為馬力145ps的SS-I，及190ps的SS-II兩種款式。之所以排氣量相同，但馬力卻不一樣的原因，在於SS-II採用了VVT-i（可變式連續汽門調節裝置）。SS-II還有前輪採用強化支柱式懸吊的版本。它的前後輪軸距比前代款式加長了65mm，車身長度則以前端為中心縮短100mm，強化了它掉頭的性能。

Specification

引擎形式	直列4汽缸	[illegible]	1735mm
排氣量	1795cc	[illegible]	1305mm
最大馬力	190(188)ps/7600rpm	[illegible]	1140kg
最大扭力	18.5kgm/6800rpm	[illegible]	6.00kg/ps
車長	4335mm	[illegible]	61.62kg/kgm

TOYOTA

CELICA

Drivetrain FR

取得方法

舊車專門店



這部CELICA XX在北美市場以Supra的名稱推出，這是它從1981年的第2代款式之後首度採用收納式頭燈。裝在這部2800GT上的5M-GEU型DOHC引擎，最大馬力為170ps／5600rpm。曾經留下超過時速200km／h的記錄，擁有其他車款無法相提並論的性能。懸吊系統採用支柱式與半拖曳臂式4輪獨立懸吊系統。此外，它的內裝部分採用了和SOARER相同的電子儀表板，引起不少注目。

Specification

引擎形式	直列6汽缸	車寬	1685mm
排氣量	2759cc	車高	1315mm
最大馬力	170(170)ps/5600rpm	車重	1235kg
最大扭力	24kgm/4400rpm	重量 馬力比	7.26kg/ps
車長	4660mm	重量 扭力比	51.46kg/kgm

TOYOTA

SOARER

Drivetrain FR

取得方法

中古車 90年代後半



第3代SOARER將外型改變為令人耳目一新的流線型設計，徹底改變了過去的形象。2.5GT-T車款裝有2.5公升直列6汽缸DOHC雙渦輪引擎，讓它擁有280ps／6200rpm的強大行車能力。在1996年小幅改款時，改變了前散熱柵及霧燈的形狀，同時將安全氣囊、ABS列為全車系標準配備。此外還在1JZ-GTE引擎中加裝了可變式連續氣閥調節裝置(VVT-i)及陶瓷製的渦輪增壓器，強化中低轉速時的扭力。

Specification

引擎形式	直列6汽缸	車寬	1805mm
排氣量	2491cc	車高	1350mm
最大馬力	280(280)ps/6200rpm	車重	1560kg
最大扭力	38.5kgm/2400rpm	重量 馬力比	5.57kg/ps
車長	4900mm	重量 扭力比	40.52kg/kgm

TOYOTA

SOARER

取得方法

日本－TOYOTA－60000

Drivetrain FR



Specification

引擎形式	V型8汽缸	車寬	1825mm
排氣量	4292cc	車高	1355mm
最大馬力	280(279)ps/5600rpm	車重	1730kg
最大扭力	43.8kgm/3400rpm	重量／馬力比	6.18kg/ps
車長	4515mm	重量／扭力比	39.50kg/kgm

於2001年登場的SOARER，採用與過去款式截然不同的路線，進化成擁有豪華裝備的奢華敞篷車。它也是同等級車款中首部採用電動開關型硬式車頂的車種。配備和Celsior同樣的4.3公升V型8汽缸引擎，讓它擁有充沛的巡航能力。懸吊則仍為固有的4輪雙叉骨式懸吊。在北美地區由高級車經銷商Infinity負責銷售，預定於2005年夏季引進日本，不論在等級或價位上都是Mercedes-Benz SL的勁敵。

TOYOTA

TACOMA

取得方法

日本－TOYOTA－24520

Drivetrain FR



Specification

引擎形式	V型6汽缸	車寬	1880mm
排氣量	3956cc	車高	1655mm
[illegible]	249(251)ps/5200rpm	[illegible]	1687kg
最大扭力	39kgm/3800rpm	重量／馬力比	6.78kg/ps
車長	5285mm	重量／扭力比	43.26kg/kgm

它是TOYOTA於2004年芝加哥汽車展中推出的戰略車款。這部TACO-MA是為了要進攻三大車廠最後的根據地—貨車市場—而派遣的刺客，目標打入美國人需求相當高的Pick-up貨車市場，這樣的重責大任就落在它的身上。特點在於，X Runner屬於全車系中的跑車款，配備4.0公升V型6汽缸引擎，搭配6速手排變速器。它在過去的貨車市場中前所未見的近未來式外型設計，以及高水準的優美運動性能都值得期待。

TOYOTA

DENSO SARD Supra

PP [illegible] Drivetrain FR

■ 取得方法

日本－TOYOTA－1350000



<< Rear View

Specification

[illegible]	直列4汽缸	[illegible]	1910mm
排氣量	1998cc	車高	1200mm
最大馬力	470(471)ps/6000rpm	車重	1100kg
最大扭力	65kgm/4500rpm	重量／馬力比	2.34kg/ps
車長	4520mm	重量／扭力比	16.92kg/kgm

名門車隊SARD很早就開始參加JGTC，也聚集了許多這方面的專家，他們用來參加2000年大賽的GT賽車，是以蘊藏世界頂級潛力的TOYOTA Supra JZA80為基礎改裝而成。毫不吝惜的導入所有最新技術，同時也很重視各方面的平衡性，車重也只有1100公斤，雖然採用排氣量只有2000cc的引擎，但它的最高時速卻逼近300公里。在2000年賽季中駕駛它的人是景山正彥及Ralph Firman。

TOYOTA

7

PP [illegible] Drivetrain MR

■ 取得方法

通過任務競賽 25～29



<< Rear View

Specification

[illegible]	V型8汽缸	[illegible]	2040mm
排氣量	4968cc	車高	840mm
[illegible]	800(800)ps/8000rpm	[illegible]	620kg
最大扭力	74kgm/7600rpm	重量／馬力比	0.78kg/ps
車長	3750mm	重量／扭力比	8.38kg/kgm

TOYOTA 7的名稱是來自於它所屬的Group 7賽事（限定參賽車輛規格）。它是TOYOTA第一部正統賽車，於1968年推出時，引擎排氣量為3公升，而在翌年則加大為5公升。不過它在日本大獎賽中卻還是連續兩年都敗給了排氣量更大的日產R381、R382。因此，這部抱著必勝之心在1970年開發的車輛，成為了首部在Group 7賽事中採用渦輪增壓器的車款，能夠產生800ps馬力，620公斤的車身可以跑出350km／h的速度。

TOYOTA

PRIUS

Drivetrain FF





Rear view

Specification

引擎形式	直列4汽缸	[illegible]	1695mm
排氣量	1496cc	[illegible]	1490mm
最大馬力	72(76)ps/4500rpm	[illegible]	1220kg
最大扭力	11.7kgm/4200rpm	[illegible]	16.94kg/ps
車長	4310mm	[illegible]	104.27kg/kgm

取得方法

中古車 90年代後半

這輛世界首部複合動力車是於1997年時推出的。除了低速時使用電動馬達，高速時採用引擎驅動，這種先進的複合動力機械構造之外，它也代表了新型態的sedan車款。在2002年8月的改良之後，它甚至創下了每公升汽油可行駛31.0公里的記錄。它所裝載的TOYOTA複合動力系統，採用本身就相當具環保及經濟效益的1.5公升汽油引擎與搭配鎳氫電池動力馬達的並立方式。

TOYOTA

PRIUS

Drivetrain FF





Specification

引擎形式	直列4汽缸	[illegible]	1725mm
排氣量	1496cc	[illegible]	1490mm
最大馬力	77(80)ps/5000rpm	[illegible]	1290kg
最大扭力	11.7kgm/4200rpm	[illegible]	16.75kg/ps
車長	4445mm	[illegible]	110.26kg/kgm

取得方法

日本－TOYOTA－25700

在1997年推出的PRIUS，是日本第一部同時採用電力與汽油複合動力的量產型車款。它最大的特徵是會視行車狀況自動切換動力為汽油或電動馬達。在2003年全面改款後推出的第2代車款，以「複合（Hybrid）‧協力（synergy）‧駕駛（Drive）」為關鍵字，提升了它的經濟效益與動力性能。10.15模式可以讓每公升汽油行駛達33.5公里。內裝部分也新增中央式儀表板，大幅提升了它的質感。同時噪音阻絕度也提高許多。

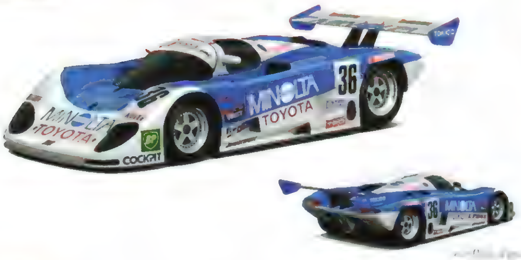
TOYOTA

MINOLTA TOYOTA 88C-V

Drivetrain MR

取得方法

在船長岩200哩中獲勝



這部MINOLTA TOYOTA 88C-V可說是TOYOTA Group C賽事專用車的原點。在以碳纖維打造的車身中，搭載新開發的3.2公升V型8汽缸雙渦輪引擎。駕駛關谷是1987年全日本Touring Car冠軍，也是首位在Le Mans大賽中獲得積分冠軍的日本人，但可惜的是這輛車在出道賽季中並沒有留下出色的成績。在賽季結束後改變設計進化為89C-V，創造了在Le Mans大賽中獲得絕佳竿位等記錄並持續活躍中。

Specification

引擎形式	V型8汽缸	車寬	1940mm
排氣量	3169cc	車高	1015mm
最大馬力	800(919)ps/8000rpm	車重	850kg
最大扭力	80kgm/5000rpm	重量／馬力比	1.06kg/ps
車長	4715mm	重量／扭力比	10.63kg/kgm

TOYOTA

MOTOR TRIATHLON RACE CAR

Drivetrain 4WD

取得方法

在4WD挑戰賽中獲勝



它是TOYOTA在2004年日內瓦車展中推出的新款概念車。這部近未來車款是由歐洲TOYOTA的設計中心ED2所設計，考慮到了越野、賽車及街道等3種狀況，可說是一部目標賽車鐵人三項的車款。此外，它也具體實現賽車運動、4WD系統、最新科技這3項概念於一身。透過燃料電池提供動力，以4具輪胎馬達奔馳。

Specification

引擎形式	-	車寬	-mm
排氣量	-cc	車高	-mm
最大馬力	-(266)ps/-rpm	車重	(1200)kg
最大扭力	-kgm/-rpm	重量／馬力比	4.51kg/ps
車長	-mm	重量／扭力比	-kg/kgm

TRD
CELICA

[illegible] **Drivetrain** FF

■ 取得方法
日本－TOYOTA（TRD）－25500



由TOYOTA的相關企業，負責車輛改裝的TOYOTA Modellista以TRD的品牌推出了這部完成版跑車。它裝有獨創的空力套件，不但強調了它的流行風格，同時還有提升機械構造性能的效果。雖然引擎的排氣量和普通版相同，不過它透過獨創消音器而將最大馬力提升了10ps。內裝部分採用了具有Modellista風格的方向盤及多重儀表板，讓它展現出有別於普通款CELICA的個性，強化兩者間的差異。

Specification

引擎形式	直列4汽缸	車寬	1735mm
排氣量	1795cc	車高	1285mm
最大馬力	200(200)ps/7600rpm	車重	1140kg
最大扭力	19.2kgm/6800rpm	重量／馬力比	5.70kg/ps
車長	4335mm	重量／扭力比	59.38kg/kgm

Trial
TRIAL CELICA

[illegible] **Drivetrain** FF

■ 取得方法
改裝廠－TRIAL－100000



這部CELICA是經過有名的改裝廠TRIAL改裝後的成品。在引擎排氣量由原本的1.8公升提升到2.0公升的同時，它也加裝了機械增壓器。由於它本來是在某個雜誌的企劃中，為了和HONDA的Civic、Integra的Type R對抗而製作出來的車款，所以在引擎的調校則將重點置於加速性能面。它能夠產生的最大馬力達283ps，而最大扭力為27kgm，是一部純正血統的房車。

Specification

引擎形式	直列4汽缸	車寬	1735mm
排氣量	1931cc	車高	1305mm
最大馬力	283(285)ps/7720rpm	車重	1140kg
最大扭力	27.7kgm/4020rpm	重量／馬力比	4.03kg/ps
車長	4335mm	重量／扭力比	41.16kg/kgm

Triumph

Spitfire

年份：[illegible] Drivetrain FR



Specification

引擎形式	直列4汽缸	車寬	1488mm
排氣量	1493cc	車高	1162mm
最大馬力	72(72)ps/5500rpm	車重	809kg
最大扭力	11.4kgm/3000rpm	車重 馬力比	11.24kg/ps
車長	3780mm	車重 扭力比	70.96kg/kgm

取得方法

在Spitfire盃中獲勝
英國－Triumph－17200

Spitfire是1962年由Triumph所推出的輕量級跑車。最後款式1500型將引擎由1300cc更換為1493cc直列4汽缸OHV引擎。最大馬力為72ps／5500rpm，配上它輕盈的車身，讓它得以創下最高時速161公里的記錄。此外，它採用的全同步齧合系統變速箱也是一大特徵。懸吊系統是四輪獨立式，前輪部分是沿用既有的雙叉骨式懸吊，而後輪則同樣沿用當時已有的葉片彈簧擺動軸式（Leaf Spring Swing Axle）懸吊系統。

TVR

T350c

年份：200[illegible] Drivetrain FR



Specification

引擎形式	直列6汽缸	車寬	1715mm
排氣量	3605cc	車高	1195mm
最大馬力	355(355)ps/7200rpm	車重	1187kg
最大扭力	40.1kgm/5750rpm	車重 馬力比	3.34kg/ps
車長	3925mm	車重 扭力比	29.60kg/kgm

取得方法

英國－TVR－74830

T350C是TVR於2003年4月推出的coupe車款。雖然基本機械結構和Tamora共通，不過它在行車性能方面的潛力遠勝於Tamora，這是它的一大特徵。雖然它的車身長度及寬度都比Tamora要來得寬長，不過高度較低，提升了行駛時的安定感。車內裝有防滾籠，強化了車體剛性。雖然1187公斤的車身比Tamora重，不過在它排氣量3.6公升，馬力360ps的引擎推動下，最高時速可達280公里，反而還比Tamora快了24公里。

TVR V8S

[illegible] Drivetrain FR





Specification

引擎形式	V型8汽缸	[illegible]	1728mm
排氣量	3950cc	[illegible]	1250mm
最大馬力	243(243)ps/5250rpm	[illegible]	1050kg
最大扭力	37.3kgm/3000rpm	[illegible]	4.32kg/ps
車長	4013mm	[illegible]	28.15kg/kgm

取得方法

中古車 90年代前半

TVR是二次大戰後以庭園機具起家的工廠，創辦人是賽車手兼機械工程師的Trevor Wilkinson。讓人一看就會聯想到賽車的冷酷外觀及強大的行車性能，受到某些狂熱份子強烈的支持。V8S是TVR推出的純正敞篷跑車。4公升V型8汽缸引擎，可以產生最大馬力243ps，最大扭力為37kgm。引擎設置於中段前方，還配有防滾籠，後部車身骨架基本上都採用粗大的鋼管構成。

TVR Griffith

[illegible] Drivetrain FR





Specification

引擎形式	V型8汽缸	[illegible]	1943mm
排氣量	4988cc	[illegible]	1205mm
最大馬力	324(346)ps/5500rpm	[illegible]	1060kg
最大扭力	44.24kgm/4000rpm	[illegible]	3.27kg/ps
車長	3892mm	[illegible]	23.96kg/kgm

取得方法

中古車 90年代前半

在1991年時，本來是引擎工程師的TVR總裁Wheeler，以合理主義理論為基礎開始對TVR進行企業再造，而於1994年發表了這部Griffith。兼顧優美及機能性的座艙、充滿60年代懷舊風格的車身，雖然採用的是鋼管骨架外覆FRP的賽車構造，不過卻完全沒有裝備安全氣囊或ABS等電子儀器，藉此壓低重量與成本。不過，它卻裝有5公升的大馬力引擎，以這種方式來誘發車迷的購買慾望，也算是它的特徵之一。

TVR

Cerbera

Drivetrain FR

取得方法

中古車 90年代後半





Specification

引擎形式	直列6汽缸	[illegible]	1865mm
排氣量	3966cc	[illegible]	1220mm
最大馬力	355(355)ps/6800rpm	[illegible]	1130kg
最大扭力	45.62kgm/5000rpm	[illegible]	3.18kg/ps
車長	4280mm	[illegible]	24.77kg/kgm

在Cerbera車系中，Speed 6配備和Tuscan同型，由TVR自行開發的乾式油底殼直列6汽缸DOHC引擎。在保有Cerbera柔順外觀曲線的同時，考慮到中低轉速時的操控性，所以引擎朝重視扭力設定方面調校，最大馬力為355ps／6800rpm，扭力則是45.6kgm／5000rpm。這個作法更加突顯了原本直列引擎反應靈敏的優點。是一部充滿GT風格，能夠讓駕駛感受到駕馭樂趣的車。

TVR

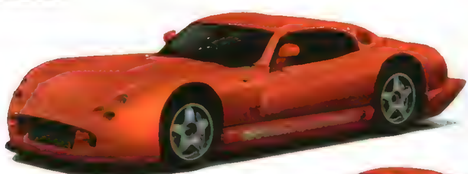
Cerbera

Drivetrain FR

取得方法

在黑泳車手中獲勝

英國－TVR－259970





Specification

[illegible]	V型12汽缸	[illegible]	2030mm
排氣量	7730cc	[illegible]	1160mm
最大馬力	811(809)ps/7250rpm	[illegible]	1020kg
最大扭力	89.86kgm/5750rpm	[illegible]	1.26kg/ps
車長	4620mm	[illegible]	11.35kg/kgm

在TVR旗下車系中，Cerbera是唯一的2+2式車款。它的名稱來自於希臘神話中的怪獸「Cerberus」。雖然它外表的設計讓人一看就覺得是部正統跑車，應該能夠展現出充滿威力的奔馳方式，不過實際上它擁有比大多數人想像中還要驚人的性能。主要部分為鋼管構成，裝有7.7公升V型12汽缸引擎，最大馬力達811ps。最快速度為386公里，能發揮0～100km／h加速只需3.5秒的優越性能。

TVR
Tuscan

年份：2000　Drivetrain FR



<< Rear View

Specification

[illegible]	直列6汽缸	車寬	1810mm
[illegible]	3966cc	車高	1200mm
[illegible]	365(367)ps/7000rpm	車重	1100kg
[illegible]	42.86kgm/5250rpm	重量／馬力比	3.01kg/ps
[illegible]	4235mm	重量／扭力比	25.66kg/kgm

取得方法

英國－TVR－94050

TVR的Tuscan Speed 6配備投入了Cerbera的GT1款式「Speed 12」在比賽中所累積的賽車技術改裝而成的直列6汽缸引擎。在舊款中不曾出現過的左右小口徑3連頭燈，以及角度銳利的排氣口等車身設計都是由行家精心打造而成。它一方面擁有365ps／44.2kgm的馬力，另一方面重量比率卻只有輕巧的1060公斤而已。可以從這部車感覺到TVR用心想讓它成為新的標準車款。

TVR
Tamora

年份：2002　Drivetrain FR



<< Rear View

Specification

[illegible]	直列6汽缸	車寬	1715mm
[illegible]	3605cc	車高	1204mm
[illegible]	350(350)ps/7500rpm	車重	1060kg
[illegible]	40.1kgm/5750rpm	重量／馬力比	3.03kg/ps
[illegible]	3925mm	重量／扭力比	26.43kg/kgm

取得方法

英國－TVR－70940

Tamora的最大特徵在於它那嶄新且沒有任何拖泥帶水的車身設計。這部由TVR所推出的小型敞篷車，將3.6公升直列6汽缸DOHC引擎設置於車身前端，可以產生最大馬力350ps，最大扭力則是40kgm。前後懸吊系統都採通風碟式煞車及雙叉骨式懸吊。由於導入了乾式油底殼及電腦控制油門、可變進氣系統等最新技術之故，最高時速可以達到256公里。

Volkswagen

W12

年份 2001 | Drivetrain MR

取得方法

在如鳳凰翔中獲勝





<< Rear View

這部W12 Nardo Concept有著令人聯想到F1賽車的外型，以及好像會往前方彈跳出來的鷗翼式車門。採用Volkswagen車款中最具威力的6公升W型12汽缸引擎，和在德國推出的旗艦級車款Phaeton相同。最大馬力達600ps，最大扭力63kgm。這具引擎除了適用於跑車之外，也很適合安裝在要求低噪音的sedan上。出自名設計師Giugiaro之手的美艷外型，以及珍珠橘的車身顏色都讓人無法移開目光。

Specification

引擎形式	W型12汽缸	車寬	1920mm
排氣量	5998cc	車高	1100mm
最大馬力	600(600)ps/7000rpm	車重	(1300)kg
最大扭力	63.27kgm/5800rpm	車重/馬力比	2.17kg/ps
車長	4550mm	車重/扭力比	-kg/kgm

Volkswagen

Karmann Ghia

年份 [illegible] | Drivetrain RR

取得方法

在Lupo盃中獲勝





<< Rear View

這部Karmann Ghia以Beetle的底盤為基礎，流暢的車身曲線則出自於義大利Karmann公司的設計。在1950年代中期推出後，一直持續生產到1974年。從原產地歐洲到美國都相當受歡迎，特別是活動折疊敞篷的流線型美麗設計，更是在全美獲得不少支持者。它在1968年時進行了將電力系統改為12V等大幅度的改款，因此大大提升了動力性能及操控便利性，和Beetle一起奠定了Volkswagen的地位。

Specification

引擎形式	水平對向4汽缸	車寬	1634mm
排氣量	1493cc	車高	1330mm
最大馬力	44(44)ps/4000rpm	車重	840kg
最大扭力	10.2kgm/2000rpm	車重/馬力比	19.09kg/ps
車長	4140mm	車重/扭力比	82.35kg/kgm

Volkswagen

GOLF I

Drivetrain FF

取得方法

在GTI盃中獲勝



Specification

引擎形式	直列4汽缸	[illegible]	1630mm
排氣量	1588cc	[illegible]	1395mm
最大馬力	110(110)ps/6100rpm	[illegible]	820kg
最大扭力	14kgm/5000rpm	[illegible]	7.45kg/ps
車長	3705mm	[illegible]	58.57kg/kgm

繼承名車Beetle理念而誕生的GOLF車系，由於擁有極高的完成度及實用性，所以轉眼間就在世界各地暢銷熱賣。日本也有不少車迷見識其日本車少見的穩重駕馭感、優越且安定的直線行進性能、過彎時的過人表現等之後，有種受到文化衝擊的感覺。奠定了GOLF至今仍然屹立不搖的地位。設計方面大量採用直線，具體實現了質地實在與頑強堅硬的字面意義。乘坐時可能會覺得稍微僵硬了些，不過仍然是一部很受歡迎的歐洲車系入門車。

Volkswagen

GOLF IV

Drivetrain FF

取得方法

中古車 90年代後半



Specification

引擎形式	直列4汽缸	[illegible]	1735mm
排氣量	1781cc	[illegible]	1455mm
最大馬力	150(150)ps/5700rpm	[illegible]	1280kg
最大扭力	21.4kgm/1750-4600rpm	重量／馬力比	8.53kg/ps
車長	4155mm	重量／扭力比	59.81kg/kgm

GOLF IV受歡迎的原因在於它的高完成度。即使在GOLF V已經推出的今日，前代GTI仍然十分受歡迎。在屬於GOLF車系小型車款的GTI車種中，這部裝有1780cc、20汽門渦輪增壓器引擎的款式非常具有爆發力，最大馬力可達150ps。GTI專用的5速手排保證能提供輕快的奔馳感。將16英吋BBS製鋁合金輪圈列為標準配備，而外裝部分也裝有多項充滿跑車運動感的配備。

Volkswagen

GOLF IV

[illegible] Drivetrain 4WD

■ 取得方法

德國－Volkswagen－43240





GOLF的第4代車款在日本進口車中創造了最高銷售量的記錄。它從第1代車款開始就在全世界造成轟動，也大大影響了日後其他的汽車公司。過去三代車款都採正統小型車路線，但從第4代開始有所變化。車身寬度加大至3號系列車身等級的1735mm，同時提升了內裝的質感，讓它的市場定位提高了一級。R32裝有3.2公升V型6汽缸引擎，搭配6速手排與4WD系統。

Specification

引擎形式	V型6汽缸	車寬	1735mm
排氣量	3188cc	車高	1435mm
最大馬力	241(241)ps/6250rpm	車重	1460kg
最大扭力	32.6kgm/2800-3200rpm	重量/馬力比	6.06kg/ps
車長	4165mm	重量/扭力比	44.79kg/kgm

Volkswagen

GOLF IV

[illegible] Drivetrain FF

■ 取得方法

德國－Volkswagen－32750





GOLF車系在2004年時進行全面改款。第4代車款的高完成度已經在世界各地創造出驚人的銷售量，而第5代則更加進化，不管是在動力性能、乘坐性、安全性等各方面都達到小型車登峰造極的境界。GTI就等於是代表GOLF車系的小型車名稱。第5代的GTI已經在歐洲推出了，相信在2005年內也應該會引進日本。讓人難以想像它的行車性能是以大眾車款為基礎而開發，不愧是在Autobahn無速限高速公路培育的車款。

Specification

引擎形式	直列4汽缸	車寬	1759mm
排氣量	1984cc	車高	1485mm
最大馬力	200(204)ps/5100rpm	車重	1336kg
最大扭力	28.6kgm/1800-4700rpm	重量/馬力比	6.68kg/ps
車長	4204mm	重量/扭力比	46.71kg/kgm

Volkswagen

New Beetle

■ 取得方法

德國－Volkswagen－25980

年份：2000 | *Drivetrain* FF

>> Front View





<< Rear View

這部New Beetle是將擁有甲蟲般外型，於日本大受歡迎的Volkswagen Type I在現代復活的車種。它一方面活用了GOLF的基本底盤，另一方面也在車身風格上發揮了獨特的創意。略帶圓型的設計讓它成為新時代金龜車的象徵。雖然由於車身太小的關係，所以車內空間並不寬廣，不過包含內裝在內的整體設計風格都十分可愛討喜。雖然每個人對於這種獨具個性設計的接受程度不同，不過它至今仍保有不錯的銷路。

Specification

引擎形式	直列4汽缸	車寬	1724mm
排氣量	1984cc	車高	1498mm
最大馬力	117(115)ps/5200rpm	車重	1228kg
最大扭力	17.3kgm/2400rpm	重量／馬力比	10.50kg/ps
車長	4081mm	重量／扭力比	70.98kg/kgm

Volkswagen

New Beetle

■ 取得方法

德國－Volkswagen－94050

年份：2000 | *Drivetrain* 4WD

>> Front View





<< Rear View

這部New Beetle Rsi在全世界限量銷售250部，其中日本分配到45部。以獨特的尾翼為首，再武裝上許多專用的空力套件。它有著普通款New Beetle難以相提並論的運動能力。將Bora V6採用的2.8公升引擎排氣量加大到3.2公升，最大馬力也因此提升到225ps。配有6速手排及4-MOTION系統。從它裝配235／40ZR18尺寸的輪胎就可以看出這部車不是只用來裝飾好看而已。

Specification

引擎形式	V型6汽缸	車寬	1810mm
排氣量	3189cc	車高	1475mm
最大馬力	228(229)ps/6200rpm	車重	1515kg
最大扭力	32.6kgm/3000rpm	重量／馬力比	6.64kg/ps
車長	4100mm	重量／扭力比	46.47kg/kgm

Volkswagen

New Beetle

Cup Car

Drivetrain FF

Front View





<< Rear View

Specification

[illegible]	V型6汽缸	[illegible]	1770mm
排氣量	2800cc	車高	1450mm
[illegible]	204(205)ps/-rpm	[illegible]	1170kg
[illegible]	27.6kgm/-rpm	[illegible]	5.74kg/ps
車長	4081mm	重量／扭力比	42.39kg/kgm

■ 取得方法

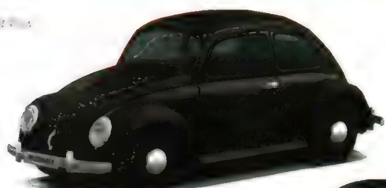
德國－Volkswagen－50000

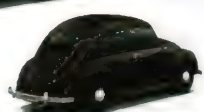
New Beetle Cup Japan是限定有登記序號的車輛才能參賽的單一車種賽事。由於它強調車輛條件必須處於絕對平等的狀態，所以比賽的勝敗關鍵完全看駕駛的操作技術。基礎車款是只為了比賽用而輸入進行銷售的New Beetle 1.8T。採左駕式、5速手排，裝有1800cc渦輪引擎，可以發出150ps的馬力。此外，它還必須經過Volkswagen Trophy Association安裝比賽用安全裝備變更規格後才交車。交車後再進行改裝或變更者將不被認可參賽資格。

Volkswagen

Beetle

Drivetrain RR





Specification

[illegible]	水平對向4汽缸	[illegible]	1540mm
排氣量	1131cc	車高	1550mm
[illegible]	25(25)ps/3300rpm	[illegible]	720kg
最大扭力	6.8kgm/2000rpm	重量／馬力比	28.80kg/ps
車長	4070mm	重量／扭力比	105.88kg/kgm

■ 取得方法

在金龜盃中獲勝

擁有水平對向4汽缸引擎，採RR驅動的VW金龜車於1938年誕生。由Porsche博士所設計的這部世界性大眾車，在推出之後一直受到世界各國人們的喜愛。開始採用分隔式車窗的1949年車款，現在已經成了玩家們的收藏逸品。6V電力系統與水平對向4汽缸引擎，在當時算是相當不錯的性能。在乘坐4人的狀況下仍然可以達到時速100公里的水準。在這之後，金龜車仍然每年持續進化且維持著一定的銷售量。

Volkswagen

Volkswagen BORA

2001 Drivetrain 4WD

取得方法

德國－Volkswagen－38910

>> Front View





<< Rear View

BORA是Vento的後繼車款。它不只是和頗受好評的小型車GOLF採用同樣的基本組件，同時還改良了車尾的形狀。除了將C柱變更為流暢曲線設計外，後門的窗框等也全部重新設計。V6 4MOTION配備和Audi TT Quattro相同的4WD系統，是車系中最高價位的跑車版本。2.8公升V型6汽缸引擎與6速手排傳動的搭配，0－100km／h只需要7.4秒。

Specification

引擎形式	V型6汽缸	車寬	1735mm
排氣量	2791cc	車高	1445mm
最大馬力	204(204)ps/6200rpm	車重	1540kg
最大扭力	27.5kgm/3200rpm	重量／馬力比	7.55kg/ps
車長	4375mm	重量／扭力比	56.00kg/kgm

Volkswagen POLO

200[illegible] Drivetrain FF

取得方法

德國－Volkswagen－26720

>> Front View





<< Rear View

在GOLF車系更換為3號系列大型車身而升級成高級車款之後，入門車款的位置就由POLO車系來取代。它和Lupo在外形方面的特徵都是圓形4連頭燈。這部以新高級小型車為目標的車，在開發過程中對安全、行車性能與舒適性等都不輕易妥協。而諸如ESP及窗緣安全氣囊系統等充實的安全裝備也是它的賣點。不管在性能或品質方面都是以GOLF為標準。和Lupo車系最大的差別在於它推出了Lupo沒有的5門車款。

Specification

引擎形式	直列4汽缸	車寬	1660mm
排氣量	1597cc	車高	1425mm
最大馬力	125(116)ps/6500rpm	車重	1090kg
最大扭力	15.5kgm/3000rpm	重量／馬力比	8.72kg/ps
車長	3750mm	重量／扭力比	70.32kg/kgm

Volkswagen

Lupo

Drivetrain FF





<< Rear View

■ 取得方法

國內B級執照考試 全銅牌合格
德國－Volkswagen－15490

於1998年時在歐洲推出的Lupo，在2001年時引進日本。這部高經濟效益的小型車十分受歡迎，被認定為3公升汽油就能行駛100公里的經濟車而廣為人知。全鋁製1.4公升直列4汽缸引擎，對於輕巧的Lupo來說已經十分足夠了。此外，圓形4連頭燈等獨特的設計也是它的特徵。比GOLF要小上一圈的車身，讓許多女性願意將它當成家中的第二部車。在安全方面，它配備有側面安全氣囊等，有萬全的保護裝置。

Specification

[illegible]	直列4汽缸	[illegible]	1639mm
排氣量	1390cc	車高	1459mm
[illegible]	100(100)ps/6000rpm	[illegible]	933kg
最大扭力	12.9kgm/4400rpm	重量／馬力比	9.33kg/ps
[illegible]	3527mm	重量／扭力比	72.33kg/kgm

Volkswagen

Lupo

Drivetrain FF

>> Front View





<< Rear View

■ 取得方法

德國－Volkswagen－24160

在Volkswagen旗下，Lupo是車身最小的車系。它的全長約3.5公尺，是一部只比日本的輕型車規格稍微長一點的3門掀背車。合理的空間運用設計，讓它雖是小型車卻擁有從外表難以想像的寬廣空間。圓形頭燈的可愛外表風格也讓人印象深刻。採用後端挑高輪廓設計，確保後座有著讓成人可以坐得下的空間。內裝方面則是採用簡單卻不會令人覺得厭煩的設計。

Specification

[illegible]	直列4汽缸	車寬	1640mm
排氣量	1598cc	車高	1457mm
[illegible]	125(116)ps/6500rpm	車重	975kg
最大扭力	15.5kgm/3000rpm	重量／馬力比	7.80kg/ps
車長	3524mm	重量／扭力比	62.90kg/kgm

Volkswagen

Lupo

年份：2003 **Drivetrain** FF

取得方法

德國－Volkswagen－50000

>> Front View





<< Rear View

Lupo GTI Cup Car是為了參加從2003年開始舉辦的「Lupo GTI Cup Japan」而推出的比賽用車。它以普通的GTI作為基礎，將可調整車身高度的懸吊系統套件及賽車用煞車套件列為標準配備。它雖然是有序號的賽車，不過當然還是可以在公路上行走。附帶一提，「Lupo GTI Cup Japan」的賽事分為高水準的「專家級」以及新手駕駛參加的「俱樂族級」兩種。

Specification

引擎形式	直列4汽缸	車寬	1640mm
排氣量	1597cc	車高	1475mm
最大馬力	125(135)ps/6500rpm	車重	1010kg
最大扭力	15.5kgm/3000rpm	重量／馬力比	8.08kg/ps
車長	3525mm	重量／扭力比	65.16kg/kgm

Volkswagen

Lupo

年份：2000 **Drivetrain** FF

取得方法

德國－Volkswagen－50000

>> Front View





<< Rear View

要求車輛條件完全相同的Lupo盃在德國屬於最高等級比賽DTM的支援賽，有許多新的團隊及駕駛參加。Cup Car就是為了參加這項比賽而推出的車。這項比賽禁止對車子進行任何改造，目的是為了擺脫機械性能差異及經濟力方面的問題，純粹是為了培育具有才能的駕駛而舉辦的比賽。主辦者為德國汽車協會，而整個業界也都投入了培訓的工作。對眾多參賽者而言，Lupo盃是他們開拓光明未來的賽事。

Specification

引擎形式	直列4汽缸	車寬	1637mm
排氣量	1600cc	車高	1385mm
最大馬力	125(125)ps/-rpm	車重	840kg
最大扭力	14.3kgm/-rpm	重量／馬力比	6.72kg/ps
車長	3527mm	重量／扭力比	58.74kg/kgm

Volvo

240 GLT

Drivetrain FR

■ 取得方法

舊車專門店

<< Front View





<< Rear View

獲得許多使用者好評的240系列以耐久性、安全性為賣點，在近20年當中持續生產。其中的Estate Wagon更是以獨特的風格以及實用性吸引不少年輕人的心。引擎是直列4汽缸SOHC 2.3公升，排檔系統是4速AT。懸吊系統則是MACPHERSON支撐懸吊式加上5連結傳動控制式的組合。在實用性上充分發揮了性能。很容易上手的操作性也獲得世界性的大迴響。

Specification

引擎形式	直列4汽缸	車寬	1710mm
排氣量	2300cc	車高	1460mm
最大馬力	129(129)ps/6000rpm	車重	1890kg
最大扭力	19.4kgm/3000rpm	重量／馬力比	14.65kg/ps
車長	4790mm	重量／扭力比	97.42kg/kgm

Volvo

S60

T5 SPORT

Drivetrain FF

■ 取得方法

瑞典境olvo 5580

<< Front View





<< Rear View

S60是以S70後繼車型的身份，在'00年所發表的車型。樣式給人一種耳目一新的印象。由方正的廂型車體轉變成圓滑的流線型。行進的方式也如宣傳台詞「向四門跑車看齊」一樣，具有極堅固的車體以及長軸車型的安定性，可以實現高等級的奔馳方式。T-5 Sport有搭載最大馬力260ps的DC高壓渦輪。是可以當作中級房車的跑車。

Specification

引擎形式	直列5汽缸	車寬	1815mm
排氣量	2318cc	車高	1430mm
最大馬力	250(247)ps/5200rpm	車重	1550kg
最大扭力	33.7kgm/2400-5200rpm	重量／馬力比	6.20kg/ps
車長	4575mm	重量／扭力比	45.99kg/kgm

GT4 All Complete Data

Complete Data **02**

其他資料集

從這邊開始要來介紹一些對於進行『GT4』遊戲時相當有幫助的各種資料。參考本項，盡情的享受在GRAN TURSIMO模式當中的浪漫之旅吧。

1 ■中古車列表（刊登頁面 P714～733）

中古車的陳列方式，會依一定的週期進行著變化。對於哪一輛車子何時會出現在車行當中這點，系列作的玩家一定相當感興趣吧。特別是以將所有車子收集完全為目標的人，這個中古車商品的陳列表更是絕對必需的資料。在P.714～733當中，有刊載關於中古車出現的完整列表。登場的中古車全部一共有274種，依照廠商名的ABC字母順序記載。想得知自己想買的車種何時會以中古車的形式出現，可以參考這個列表來進行購買。

■關於中古車的週期

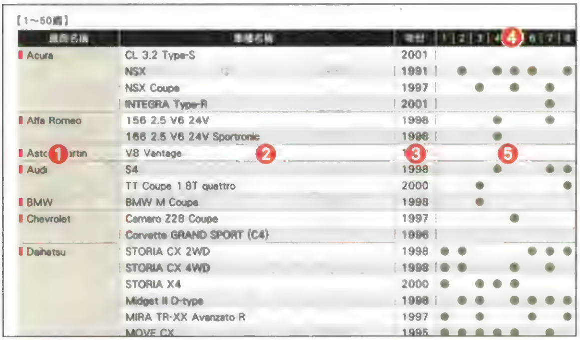
在『GT4』當中有「經過日數」的表示，例如參加競賽等動作，在遊戲中進行特定的行動之後，日數便會跟著增加。

中古車的陳列方式，正確的說會隨著這個經過日數，以一週為週期進行著變動。也就是，每7天就會改變一次商品的陳列。週期以及日數的關係，可以參考下列的表格。另外，週數就如表中所示，以0～100為一個循環，每一個循環大約要花2年的時間。然後，在101週時（第701～707日）又會回到第一週的陳列方式。

1～100週的經過日數以及日期

1	1～7日	（4月2日～4月8日）	第一年
2	8～14日	（4月9日～4月15日）	
3	15～21日	（4月16日～4月22日）	
4	22～28日	（4月23日～4月29日）	
5	29～35日	（4月30日～5月6日）	
6	36～42日	（5月7日～5月13日）	
7	43～49日	（5月14日～5月20日）	
8	50～56日	（5月21日～5月27日）	
9	57～63日	（5月28日～6月3日）	
10	64～70日	（6月4日～6月10日）	
11	71～77日	（6月11日～6月17日）	
12	78～84日	（6月18日～6月24日）	
13	85～91日	（6月25日～7月1日）	
14	92～98日	（7月2日～7月8日）	
15	99～105日	（7月9日～7月15日）	
16	106～112日	（7月16日～7月22日）	
17	113～119日	（7月23日～7月29日）	
18	120～126日	（7月30日～8月5日）	
19	127～133日	（8月6日～8月12日）	
20	134～140日	（8月13日～8月19日）	
21	141～147日	（8月20日～8月26日）	
22	148～154日	（8月27日～9月2日）	
23	155～161日	（9月3日～9月9日）	
24	162～168日	（9月10日～9月16日）	
25	169～175日	（9月17日～9月23日）	
26	176～182日	（9月24日～9月30日）	
27	183～189日	（10月1日～10月7日）	
28	190～196日	（10月8日～10月14日）	
29	197～203日	（10月15日～10月21日）	
30	204～210日	（10月22日～10月28日）	
31	211～217日	（10月29日～11月4日）	
32	218～224日	（11月5日～11月11日）	
33	225～231日	（11月12日～11月18日）	
34	232～238日	（11月19日～11月25日）	
35	239～245日	（11月26日～12月2日）	第一年
36	246～252日	（12月3日～12月9日）	
37	253～259日	（12月10日～12月16日）	
38	260～266日	（12月17日～12月23日）	
39	267～273日	（12月24日～12月30日）	
40	274～280日	（12月31日～1月6日）	第二年
41	281～287日	（1月7日～1月13日）	
42	288～294日	（1月14日～1月20日）	
43	295～301日	（1月21日～1月27日）	
44	302～308日	（1月28日～2月3日）	
45	309～315日	（2月4日～2月10日）	
46	316～322日	（2月11日～2月17日）	
47	323～329日	（2月18日～2月24日）	
48	330～336日	（2月25日～3月3日）	
49	337～343日	（3月4日～3月10日）	
50	344～350日	（3月11日～3月17日）	
51	351～357日	（3月18日～3月24日）	
52	358～364日	（3月25日～3月31日）	
53	365～371日	（4月1日～4月7日）	
54	372～378日	（4月8日～4月14日）	
55	379～385日	（4月15日～4月21日）	
56	386～392日	（4月22日～4月28日）	
57	393～399日	（4月29日～5月5日）	
58	400～406日	（5月6日～5月12日）	
59	407～413日	（5月13日～5月19日）	
60	414～420日	（5月20日～5月26日）	
61	421～427日	（5月27日～6月2日）	
62	428～434日	（6月3日～6月9日）	
63	435～441日	（6月10日～6月16日）	
64	442～448日	（6月17日～6月23日）	
65	449～455日	（6月24日～6月30日）	
66	456～462日	（7月1日～7月7日）	
67	463～469日	（7月8日～7月14日）	
68	470～476日	（7月15日～7月21日）	
69	477～483日	（7月22日～7月28日）	第二年
70	484～490日	（7月29日～8月4日）	
71	491～497日	（8月5日～8月11日）	
72	498～504日	（8月12日～8月18日）	
73	505～511日	（8月19日～8月25日）	
74	512～518日	（8月26日～9月1日）	
75	519～525日	（9月2日～9月8日）	
76	526～532日	（9月9日～9月15日）	
77	533～539日	（9月16日～9月22日）	
78	540～546日	（9月23日～9月29日）	
79	547～553日	（9月30日～10月6日）	
80	554～560日	（10月7日～10月13日）	
81	561～567日	（10月14日～10月20日）	
82	568～574日	（10月21日～10月27日）	
83	575～581日	（10月28日～11月3日）	
84	582～588日	（11月4日～11月10日）	
85	589～595日	（11月11日～11月17日）	
86	596～602日	（11月18日～11月24日）	
87	603～609日	（11月25日～12月1日）	
88	610～616日	（12月2日～12月8日）	
89	617～623日	（12月9日～12月15日）	
90	624～630日	（12月16日～12月22日）	
91	631～637日	（12月23日～12月29日）	
92	638～644日	（12月30日～1月5日）	第三年
93	645～651日	（1月6日～1月12日）	
94	652～658日	（1月13日～1月19日）	
95	659～665日	（1月20日～1月26日）	
96	666～672日	（1月27日～2月2日）	
97	673～679日	（2月3日～2月9日）	
98	680～686日	（2月10日～2月16日）	
99	687～693日	（2月17日～2月23日）	
100	694～700日	（2月24日～3月2日）	

中古車列表的閱覽方法



【1～50週】

廠商名稱	車種名稱	年份	1	2	3	4	5	6	7	8
Acura	CL 3.2 Type-S	2001								
	NSX	1991		●		●	●	●		●
	NSX Coupe	1997			●		●		●	
	INTEGRA Type-R	2001							●	
Alfa Romeo	156 2.5 V6 24V	1998				●			●	
	166 2.5 V6 24V Sportronic	1998				●				
Aston Martin	V8 Vantage	[illegible]								
Audi	S4	1998				●			●	●
	TT Coupe 1.8T quattro	2000			●					●
BMW	BMW M Coupe	1998			●					
Chevrolet	Camaro Z28 Coupe	1997					●			
	Corvette GRAND SPORT (C4)	1996								
Daihatsu	STORIA CX 2WD	1998	●	●				●	●	●
	STORIA CX 4WD	1998	●	●			●		●	
	STORIA X4	2000	●		●	●	●			
	Midget II D-type	1998		●	●		●	●	●	●
	MIRA TR-XX Avanzato R	1997	●		●			●		●
	MOVE CX	1995	●	●	●	●	●		●	

❶廠商名稱
廠商名稱依照ABC字母順序排列。

❷車種名稱
表示車種名稱以及等級。

❸年份
標示該車種的年份。另外，1996～2002的車輛在「中古車90年代後半」，1990～1995的車輛在「中古車90年代前半」，1989年以前的東西則是在舊車專門店中販售。

❹週數
記載在「GT模式」當中經過的週數，詳情請參考左頁。

❺有無出現
●……有／空白……無

2 品牌輪圈（刊登頁面：P7[illegible]～7[illegible]）

品牌輪圈當中，會介紹全部9家輪圈廠商所陳列販賣的商品。關於品牌輪圈，和下面所介紹的推薦輪圈不同，不會改變商品的陳列與否，可以經過細心挑選，等到想買時隨時都可以購買喔。

品牌輪圈的閱覽方式



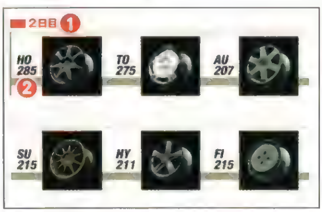
❶廠商名稱
以下陳列的輪圈所屬製造廠商。

❷商品名稱
記載在遊戲中所表示的「廠牌名稱＋編號」的編號部分

3 推薦輪圈（刊登頁面：P738～7[illegible]）

推薦輪圈是像中古車一樣，依照一定的週期改變商品的陳列與否。只不過輪圈不是和中古車一樣是用一週來改變的，而是每天進行更換。萬一沒有買到想買的東西也不用慌張，因為陳列的週期是以32天為一個循環，大約經過一個月就可以再度購買同一個商品了。

推薦輪圈的閱覽方法



❶出現日期
記載以下排列的輪圈所出現的日期。

❷商品名稱
記載推薦輪圈的名稱。

4 全獎品車列表（刊登頁面：P74[illegible]～7[illegible]）

在『GT4』當中可以獲得的獎品車，全部共有160種。其中也包含不以獎品方式取得就無法獲得的貴重車輛。特別是陳列在商店中但是卻沒有標示出價格也無法購買的車輛，都有機會成為獎品車贈與玩家。請參考這個列表來搜尋，目標取得所有獎品車吧。

Used Car Data

【1～50週】

廠商名稱	車種名稱	年份	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
Acura	CL 3.2 Type-S	2001									●		●		●
	NSX	1991		●		●	●	●		●	●	●	●		
	NSX Coupe	1997			●		●		●		●	●			
	INTEGRA Type-R	2001							●		●	●			●
Alfa Romeo	156 2.5 V6 24V	1998				●			●					●	●
	166 2.5 V6 24V Sportronic	1998				●					●		●		
Aston Martin	V8 Vantage	1999													
Audi	S4	1998				●			●	●		●	●		●
	TT Coupe 1.8T quattro	2000			●					●	●		●		
BMW	BMW M Coupe	1998			●										
Chevrolet	Camaro Z28 Coupe	1997					●					●	●		
	Corvette GRAND SPORT (C4)	1996													
Daihatsu	STORIA CX 2WD	1998	●	●				●	●	●	●				●
	STORIA CX 4WD	1998	●	●			●		●				●		●
	STORIA X4	2000	●		●	●	●					●			●
	Midget II D-type	1998		●	●		●	●	●	●	●				
	MIRA TR-XX Avanzato R	1997	●		●			●		●	●	●	●	●	
	MOVE CX	1995	●	●	●	●	●		●		●	●	●	●	●
	MOVE SR-XX 2WD	1997	●	●	●	●		●						●	
	MOVE SR-XX 4WD	1997				●	●		●			●	●	●	
Fiat	500F	1965													
	500L	1969													
	500R	1972													
	Panda Super i.e.	1990	●		●	●	●	●	●	●	●	●		●	●
Ford	Taurus SHO	1998		●			●				●	●		●	
	MUSTANG SVT Cobra R	2000	●		●	●	●		●			●			
Honda	CR-X SiR	1990		●	●	●	●	●	●		●	●			●
	CR-X del Sol SiR	1992	●	●	●		●	●	●	●	●	●	●	●	●
	N360	1967													
	NSX	1990			●	●	●		●	●	●	●		●	●
	NSX	1993				●	●	●		●			●	●	
	NSX	1995		●	●	●	●	●			●		●		
	NSX	1997							●		●			●	
	NSX	1999						●	●		●		●		
	NSX Type R	1992													
	NSX Type S	1997				●				●		●			●
	NSX Type S	1999					●	●	●					●	
	NSX Type S Zero	1997									●				●
	NSX Type S Zero	1999							●			●	●	●	
	S2000	1999	●			●		●	●	●					
	S2000	2001		●		●	●	●				●			●
	S2000 Type V	2000	●						●	●			●		●
	S2000 Type V	2001					●	●	●		●				
	S500	1963													
	S600	1964													
	S800	1966													
	Z ACT	1970													
	ACCORD Coupe (US)	1988	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
	ACCORD Euro-R	2000	●		●						●			●	
	INTEGRA TYPE R (DC2)	1995	●	●	●	●	●	●	●		●	●	●	●	
	INTEGRA TYPE R (DC2)	1998	●	●		●	●		●				●	●	●
	INTEGRA TYPE R (DC2)	1999	●	●	●			●			●		●	●	●
	CITY Turbo II	1983	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
	CIVIC 1500 3door 25i	1983	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	
	CIVIC SiR-II (EG)	1991	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●

14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40	41	42	43	44	45	46	47	48	49	50
		●		●		●	●		●		●	●	●			●			●				●		●					●	●		●		●	
●		●	●	●		●	●	●	●	●	●	●	●		●	●		●	●	●	●	●		●		●	●		●			●	●		●	
●										●			●		●		●		●	●		●							●	●		●			●	●
		●	●		●		●			●				●			●	●	●			●	●				●		●					●		
	●	●							●		●	●							●		●	●	●	●	●					●	●			●		●
●			●					●	●	●	●		●	●						●		●				●		●	●	●	●		●		●	●
			●	●							●						●						●					●			●			●		
					●						●		●		●											●	●	●	●	●					●	
				●	●															●					●		●						●			●
	●		●				●										●							●			●	●				●			●	
●								●	●				●				●	●		●		●	●	●	●	●			●							
														●	●		●																		●	
	●			●		●	●		●	●			●						●	●	●							●	●	●		●				
				●	●			●	●		●			●	●							●	●	●	●		●		●	●		●	●			
●	●					●		●							●	●	●		●			●		●			●				●	●				●
	●	●			●				●		●						●											●	●	●			●			
●	●						●					●	●			●						●	●					●		●					●	
●	●	●	●	●		●	●	●	●		●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●				●	●	●	●	●	●	●			●
	●		●	●		●	●	●		●	●		●				●						●		●											●
●					●	●		●	●	●	●	●	●	●		●					●	●	●								●	●			●	
																															●					
																						●				●									●	
																	●																			
●		●	●	●		●	●		●		●	●	●	●	●	●			●	●		●	●	●		●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
●	●		●				●			●	●			●				●	●				●		●	●					●		●	●		
●	●		●								●										●				●							●	●			
●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●		●	●			●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●		●	●	●
●	●	●	●	●	●		●	●	●	●		●		●	●	●	●	●	●	●		●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●		●	●
●	●	●	●	●	●	●		●		●	●	●		●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●			●	●	●		●	●		●	
●		●	●		●		●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●						●	●	●	●		●	●	●	●	●	●		●	●
●	●		●	●		●	●	●	●	●		●				●	●	●		●			●			●		●	●		●	●	●	●	●	●
●			●			●	●								●				●						●		●			●			●		●	
●	●									●					●						●	●			●				●			●		●		●
	●											●	●	●											●					●		●				
				●			●							●	●	●					●	●	●				●					●			●	
	●								●								●			●	●		●	●				●	●							●
			●		●			●		●					●					●				●					●				●	●	●	
				●		●			●			●				●	●	●	●												●	●		●		
		●	●		●								●				●		●			●					●	●		●						
		●			●	●				●	●	●	●						●		●		●		●		●									
●	●	●						●		●		●	●	●					●									●	●		●				●	
			●	●	●	●						●	●				●		●	●		●				●	●		●							
●	●	●	●		●	●			●	●	●	●	●	●		●	●	●	●	●		●	●	●	●	●	●		●	●	●	●	●		●	●
●	●	●		●			●								●					●				●	●							●		●		
●	●	●	●	●	●	●	●		●	●	●	●	●	●	●		●		●	●	●		●	●	●	●	●	●	●	●	●	●		●	●	●
●	●	●			●			●										●		●		●		●	●	●					●		●			●
		●	●	●						●	●		●	●	●	●		●	●		●	●		●			●	●						●		
●	●	●	●	●	●	●	●		●	●	●		●			●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●		●	●		●	●	●	●	●
●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●		●	●	●	●	●	●	●	●		●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●		●
●		●		●	●	●	●	●	●	●			●	●	●	●	●	●	●	●	●	●		●	●	●	●	●	●	●		●	●			●

Used Car Data

【51～100週】

廠商名稱	車種名稱	年份	51	52	53	54	55	56	57	58	59	60	61	62	63
Acura	CL 3.2 Type-S	2001	●					●	●						
	NSX	1991	●			●	●					●	●	●	●
	NSX Coupe	1997	●			●		●				●	●		
	INTEGRA Type-R	2001	●		●		●							●	●
Alfa Romeo	156 2.5 V6 24V	1998			●		●			●			●		
	166 2.5 V6 24V Sportronic	1998										●			
Aston Martin	V8 Vantage	1999				●									
Audi	S4	1998			●					●				●	
	TT Coupe 1.8T quattro	2000				●									
BMW	BMW M Coupe	1998		●		●	●					●			
Chevrolet	Camaro Z28 Coupe	1997			●	●									
	Corvette GRAND SPORT (C4)	1996			●										
Daihatsu	STORIA CX 2WD	1998		●	●		●	●					●	●	
	STORIA CX 4WD	1998	●	●		●			●				●		●
	STORIA X4	2000	●	●	●		●				●	●		●	●
	Midget II D-type	1998			●	●		●			●	●		●	●
	MIRA TR-XX Avanzato R	1997	●	●	●	●			●		●	●		●	
	MOVE CX	1995		●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
	MOVE SR-XX 2WD	1997	●	●	●		●		●	●	●				
	MOVE SR-XX 4WD	1997	●					●				●			
Fiat	500F	1965													
	500L	1969							●	●		●			
	500R	1972		●									●		
	Panda Super i.e.	1990	●		●	●		●	●	●	●	●		●	●
Ford	Taurus SHO	1998		●		●	●			●	●			●	
	MUSTANG SVT Cobra R	2000	●											●	
Honda	CR-X SiR	1990			●	●		●	●	●	●	●	●	●	●
	CR-X del Sol SiR	1992	●		●	●	●		●	●			●	●	●
	N360	1967	●							●					
	NSX	1990		●	●	●				●		●	●	●	
	NSX	1993	●	●	●	●		●	●		●	●	●		●
	NSX	1995		●	●		●			●		●			●
	NSX	1997					●				●		●		●
	NSX	1999				●				●		●	●		●
	NSX Type R	1992						●							
	NSX Type S	1997	●		●	●		●			●	●	●	●	●
	NSX Type S	1999		●	●		●			●		●			
	NSX Type S Zero	1997						●	●		●			●	
	NSX Type S Zero	1999		●		●		●				●	●		
	S2000	1999	●		●	●			●			●		●	●
	S2000	2001							●	●					●
	S2000 Type V	2000							●						
	S2000 Type V	2001							●	●			●	●	
	S500	1963													
	S600	1964		●											
	S800	1966													
	Z ACT	1970									●				
	ACCORD Coupe (US)	1988	●		●	●	●		●	●	●			●	
	ACCORD Euro-R	2000				●									●
	INTEGRA TYPE R (DC2)	1995		●	●	●	●	●		●	●				●
	INTEGRA TYPE R (DC2)	1998						●	●	●				●	
	INTEGRA TYPE R (DC2)	1999	●	●			●	●							
	CITY Turbo II	1983	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
	CIVIC 1500 3door 25i	1983	●	●	●	●	●	●	●	●		●	●	●	●
	CIVIC SiR-II (EG)	1991	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●		

64	65	66	67	68	69	70	71	72	73	74	75	76	77	78	79	80	81	82	83	84	85	86	87	88	89	90	91	92	93	94	95	96	97	98	99	100
			●	●		●		●			●	●	●								●	●	●	●			●	●		●	●					●
●	●	●	●	●	●	●	●	●		●	●			●		●	●	●	●	●	●	●		●	●	●	●	●	●	●		●	●	●	●	●
		●												●		●	●			●			●				●	●	●		●		●			
	●	●	●				●		●	●				●					●			●	●				●				●		●		●	●
●	●	●								●		●	●			●	●		●			●	●	●		●				●	●					
						●		●		●	●		●	●				●	●			●			●			●	●	●					●	
	●			●							●				●															●						
●		●	●	●							●				●										●		●	●		●		●		●	●	
			●			●		●	●				●		●				●										●					●		
●			●			●		●	●		●			●									●						●	●		●				
	●							●	●	●					●					●				●	●			●			●	●				
											●	●	●																						●	●
●		●	●				●			●		●	●	●		●	●		●						●		●						●			
	●				●	●						●		●				●			●				●	●		●			●	●				
●				●						●		●	●			●				●											●			●	●	●
	●	●	●	●	●	●		●	●		●	●								●						●	●			●	●			●		
	●						●				●	●	●	●		●		●		●	●	●	●												●	●
	●	●	●	●	●	●	●			●	●	●	●	●		●	●	●	●	●	●	●	●	●				●	●		●	●	●	●	●	●
●	●	●			●		●			●	●	●			●	●							●			●		●					●			●
●	●							●			●		●	●			●	●	●		●			●				●	●	●				●		
													●				●									●								●		●
																●					●															
	●							●																												
●	●		●	●	●	●	●			●	●	●	●	●	●		●	●	●	●	●	●		●	●	●					●	●	●		●	
●	●		●	●		●		●										●		●	●			●		●			●			●			●	
		●				●						●	●			●							●	●			●							●		
●	●	●	●			●	●			●	●	●	●	●		●	●	●		●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●		●	●	●	●	●
●	●	●	●	●	●		●	●	●	●	●	●	●		●	●	●	●	●		●	●	●		●					●			●	●	●	●
																										●										
●			●	●	●			●	●			●			●	●	●	●			●		●	●	●	●		●	●	●			●		●	●
	●				●		●	●	●		●		●	●	●		●		●	●		●	●	●	●		●	●		●						
●		●			●	●	●	●	●		●	●	●	●			●					●	●			●		●	●	●		●		●		
	●			●	●	●		●	●	●	●			●	●							●			●		●				●	●		●		
●	●	●							●			●		●	●			●	●		●		●						●	●			●			
		●				●							●			●	●																			●
			●					●					●	●				●				●			●			●	●		●					
●			●		●		●								●				●	●	●				●				●		●	●		●	●	
		●			●	●				●				●	●	●	●	●	●		●	●			●	●				●			●			
	●						●				●		●		●				●				●				●	●		●						●
						●		●	●	●		●		●			●	●		●	●	●	●						●		●					●
	●				●		●				●	●	●	●	●						●				●	●		●		●	●	●				●
	●					●		●		●	●	●		●	●		●			●		●		●			●	●	●			●			●	●
	●		●		●		●		●			●	●				●	●		●				●				●				●				
														●		●	●			●																
														●																			●			
															●																				●	
									●												●															
●	●				●		●	●	●	●	●	●	●	●	●				●	●	●	●	●	●	●	●	●	●		●	●	●	●	●	●	●
●				●	●				●		●					●	●	●					●				●			●					●	
	●	●			●		●	●	●	●	●	●	●	●		●		●	●	●	●	●			●	●	●	●	●	●	●		●	●	●	
	●	●			●			●		●	●							●	●			●	●	●	●		●				●				●	
		●		●						●	●							●	●	●		●			●					●		●				
●	●	●	●	●	●	●		●	●	●	●	●		●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●			●	●	●	●	●	●	●		●
●	●	●	●	●	●	●		●	●	●		●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●			●	●	●	●	●	●		●	●	●
●	●		●	●	●	●	●	●	●	●		●	●	●		●	●	●	●	●		●	●	●	●			●	●	●	●	●	●			●

Used Car Data

【1～50週】

廠商名稱	車種名稱	年份	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
Honda	CIVIC SirR-II (EG)	1992	●	●	●	●	●		●	●	●	●		●	●
	CIVIC SiR-II (EG)	1993	●	●			●		●	●	●	●	●	●	●
	CIVIC SiR-II (EG)	1995	●	●	●		●	●	●	●	●	●		●	●
	CIVIC TYPE R (EK)	1997	●		●	●	●		●	●		●	●	●	
	CIVIC TYPE R (EK)	1998	●				●	●	●		●				●
	CIVIC TYPE R (EP)	2001		●				●			●	●	●		
	TODAY G	1985	●	●		●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
	BALLARD SPORTS CR-X 1.5i	1983	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	
	BEAT	1991	●	●	●	●	●		●		●		●		●
	BEAT Version F	1992	●	●	●	●		●	●	●		●	●	●	●
	BEAT Version Z	1993		●	●	●		●	●	●	●			●	
	PRELUDE Si VTEC	1991	●		●	●	●	●	●	●			●	●	●
	PRELUDE SiR	1996		●					●	●	●	●		●	●
	PRELUDE SiR S spec	1998	●					●						●	●
	PRELUDE Type S	1996	●	●		●	●								
	PRELUDE Type S	1998	●	●			●				●		●	●	●
Isuzu	117 Coupe	1968													
	PIAZZA XE	1981	●	●			●		●	●	●	●	●	●	●
	Bellett 1600 GT-R	1969													
Jaguar	XKR Coupe	1999								●			●		●
Jensen	Interceptor MkIII	1974													
Lancia	DELTA HF Integrale Evolutione	1991													
Lotus	Esprit V8 GT	1998						●							
	Esprit V8 SE	1998						●							
	Elise Sport 190	1998													
	Lotus Carlton	1990										●	●		●
Mazda	787B Race Car	1991													
	RX-7 Type R Bathurst R (FD)	2001													
	RX-7 Type RS (FD)	1998	●	●		●				●				●	
	RX-7 Type RS (FD)	2000				●				●					
	RX-7 Type RS-R (FD)	1997	●	●	●								●		●
	RX-7 Type RZ (FD)	2000													
	efini RX-7 Type R (FD)	1991		●	●	●			●	●	●	●	●	●	●
	efini RX-7 Type R (FD)	1993	●		●	●	●	●	●	●	●		●	●	●
	efini RX-7 Type RS (FD)	1996	●	●		●	●		●						
	efini RX-7 Type R-S (FD)	1995	●	●		●	●	●	●	●	●	●	●		●
	efini RX-7 Type RZ (FD)	1992		●	●	●		●	●	●					
	efini RX-7 Type RZ (FD)	1993						●	●	●	●	●			●
	efini RX-7 Type RZ (FD)	1995							●	●	●	●	●	●	●
	efini RX-7 Type RZ (FD)	1996			●		●	●			●				
	Autozam AZ-1	1992											●		
	Carol 360 Deluxe	1962													
	Cosmo Sport (L10B)	1968													
	SAVANNA RX-7 GT-X (FC)	1990		●	●			●	●	●		●		●	●
	SAVANNA RX-7 GT-Limited (FC)	1985	●	●	●	●	●	●	●		●	●	●	●	●
	SAVANNA RX-7 INFINI III (FC)	1990													
	DEMIO GL-X (1st)	1999		●		●	●			●				●	
	Eunos Roadster (NA)	1989	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●		●	●
	Eunos Roadster J-Limited (NA)	1991		●	●	●	●	●			●	●			
	Eunos Roadster J-Limited II (NA)	1993	●	●			●		●		●		●		
	Eunos Roadster SR-Limited (NA)	1997	●	●	●	●				●					●
	Eunos Roadster S-Special Type I (NA)	1995		●			●	●	●		●	●	●	●	
	Eunos Roadster VR Limited (NA)	1995	●		●	●		●	●	●		●	●	●	●
	Eunos Roadster V-Special Type II (NA)	1993		●	●	●	●	●	●		●		●		
	Lantis Coupe 2000 Type R	1993	●	●	●	●	●	●	●	●			●	●	

14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40	41	42	43	44	45	46	47	48	49	50
●	●	●	●	●	●	●	●	●		●	●	●	●	●	●	●	●	●	●		●	●	●	●		●	●	●	●	●	●	●		●	●	●
		●		●	●	●		●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●		●	●		●	●	●	●		●	●	●	●	●	●		●
●	●	●		●	●	●	●		●	●	●		●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●		●	●	●		●	●	●	●			●	
		●	●						●		●	●					●	●					●			●	●				●					●
●														●	●			●			●			●	●	●				●					●	
		●				●							●				●	●		●						●		●		●				●	●	
●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●		●	●	●	●	●		●	●		●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
●	●	●	●	●	●	●	●	●		●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	
●			●	●	●	●		●	●	●	●		●	●		●	●	●	●	●	●		●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
●	●	●		●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●		●	●	●	●	●	●	●		●	●	●		●	●	●		●	●	
●	●	●		●	●	●		●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●		●			●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
	●	●	●		●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●		●	●	●	●	●		●			●			●		●
		●	●	●	●		●	●						●		●	●			●	●										●	●		●		●
				●				●						●								●			●		●	●	●		●	●	●	●		●
				●					●		●	●							●	●		●			●	●		●				●				●
●		●							●			●	●						●	●	●				●		●			●	●		●	●		●
																															●					
●	●	●	●	●	●		●	●	●	●			●		●		●	●	●		●	●	●	●	●	●	●	●			●	●	●	●	●	
																														●					●
			●					●				●				●		●									●				●			●	●	●
																																	●		
						●												●		●		●	●	●											●	
						●				●								●														●			●	
●	●					●					●									●	●		●		●											
																	●			●									●							●	
												●		●			●					●								●						
	●					●	●	●										●					●	●		●		●		●				●		
●		●					●				●				●									●		●					●			●	●	
					●	●	●			●	●				●	●		●					●	●			●			●		●	●		●	
			●				●					●									●				●	●						●				
●		●	●	●		●	●			●		●	●	●	●	●	●		●		●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●		●
●	●	●		●	●	●	●	●	●	●	●	●				●	●	●	●	●	●	●		●	●	●			●	●		●	●	●	●	●
●					●		●	●		●	●				●				●			●	●	●							●			●		●
●	●	●	●		●	●	●	●	●	●		●	●				●	●		●		●	●	●		●	●	●			●	●		●	●	●
●	●		●	●	●		●	●	●			●			●	●			●	●		●			●		●	●		●		●			●	
	●			●	●	●	●	●	●	●		●	●	●	●		●	●	●		●		●	●		●		●		●		●				
●	●	●	●	●		●		●	●	●	●	●				●	●		●	●	●		●			●		●	●			●	●		●	●
			●						●	●						●		●													●	●	●			●	●
	●							●					●			●									●				●	●					
●			●		●	●	●			●	●	●	●	●	●	●		●	●		●	●		●			●	●		●	●		●		●	●
●		●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●		●		●	●		●		●	●		●	●	●	●	●	●	●		●	●
			●								●				●								●		●		●								●	
	●		●	●	●		●					●			●	●		●		●	●		●							●			●		●	
●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
●	●	●		●			●	●		●		●	●	●			●	●	●		●		●							●				●		
●		●	●	●	●		●		●	●	●		●	●		●			●	●	●		●	●	●	●	●	●		●	●	●				●
								●	●	●			●		●			●			●						●	●								
	●			●	●	●			●	●					●	●	●	●	●		●	●	●		●	●		●	●		●		●			●
		●	●				●	●		●		●	●	●	●		●			●	●	●		●	●	●	●	●			●	●	●		●	
●		●	●	●	●	●		●			●	●		●	●		●	●	●	●	●		●		●		●		●	●			●	●		●
●	●	●	●	●	●	●	●	●		●		●	●	●	●	●	●	●	●			●	●	●	●		●	●	●	●		●			●	●

Used Car Data

【51～100週】

廠商名稱	車種名稱	年份	51	52	53	54	55	56	57	58	59	60	61	62	63
Honda	CIVIC SiR-II (EG)	1992		●	●		●	●		●			●		●
	CIVIC SiR-II (EG)	1993	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	
	CIVIC SiR-II (EG)	1995		●			●	●		●		●	●	●	●
	CIVIC TYPE R (EK)	1997		●	●					●					
	CIVIC TYPE R (EK)	1998	●		●	●	●				●				
	CIVIC TYPE R (EP)	2001		●				●			●	●	●		●
	TODAY G	1985	●	●		●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
	BALLARD SPORTS CR-X 1.5i	1983	●	●	●	●		●	●	●	●	●	●		●
	BEAT	1991	●	●	●		●	●	●	●	●	●		●	
	BEAT Version F	1992	●	●	●	●	●		●	●	●	●	●	●	●
	BEAT Version Z	1993	●	●	●	●			●	●		●	●	●	●
	PRELUDE Si VTEC	1991	●	●	●		●	●		●	●	●	●	●	●
	PRELUDE SiR	1996	●	●	●	●	●								●
	PRELUDE SiR S spec	1998				●	●		●						●
	PRELUDE Type S	1996				●						●	●	●	●
	PRELUDE Type S	1998	●				●	●	●	●			●		●
Isuzu	117 Coupe	1968						●							
	PIAZZA XE	1981	●	●	●	●	●	●	●	●		●	●	●	●
	Bellett 1600 GT-R	1969													
Jaguar	XKR Coupe	1999			●										
Jensen	Interceptor MkIII	1974	●						●		●	●			●
Lancia	DELTA HF Integrale Evolutione	1991													
Lotus	Esprit V8 GT	1998									●				
	Esprit V8 SE	1998				●									
	Elise Sport 190	1998					●		●						●
	Lotus Carlton	1990					●								
Mazda	787B Race Car	1991													
	RX-7 Type R Bathurst R (FD)	2001	●			●					●			●	
	RX-7 Type RS (FD)	1998	●			●				●			●		●
	RX-7 Type RS (FD)	2000					●	●			●	●			
	RX-7 Type RS-R (FD)	1997	●		●		●	●						●	
	RX-7 Type RZ (FD)	2000		●										●	●
	efini RX-7 Type R (FD)	1991	●	●		●		●	●	●	●	●	●	●	●
	efini RX-7 Type R (FD)	1993	●			●	●	●	●	●		●		●	
	efini RX-7 Type RS (FD)	1996	●	●			●				●			●	
	efini RX-7 Type R-S (FD)	1995	●	●	●		●	●		●	●		●		●
	efini RX-7 Type RZ (FD)	1992	●	●	●		●	●		●		●	●	●	●
	efini RX-7 Type RZ (FD)	1993	●		●			●	●	●	●		●		
	efini RX-7 Type RZ (FD)	1995	●	●	●				●	●	●		●	●	
	efini RX-7 Type RZ (FD)	1996		●						●	●	●		●	
	Autozam AZ-1	1992							●					●	●
	Carol 360 Deluxe	1962													
	Cosmo Sport (L10B)	1968													
	SAVANNA RX-7 GT-X (FC)	1990		●	●	●	●	●	●	●	●	●		●	●
	SAVANNA RX-7 GT-Limited (FC)	1985		●	●		●	●	●	●		●	●	●	●
	SAVANNA RX-7 INFINI III (FC)	1990					●								
	DEMIO GL-X (1st)	1999	●				●	●					●	●	●
	Eunos Roadster (NA)	1989	●	●	●		●	●	●	●	●	●	●	●	●
	Eunos Roadster J-Limited (NA)	1991	●		●			●					●	●	●
	Eunos Roadster J-Limited II (NA)	1993			●		●						●		
	Eunos Roadster SR-Limited (NA)	1997								●	●	●	●	●	●
	Eunos Roadster S-Special Type I (NA)	1995	●		●	●	●	●	●		●		●		●
	Eunos Roadster VR Limited (NA)	1995	●	●	●		●	●	●	●		●		●	●
	Eunos Roadster V-Special Type II (NA)	1993		●		●	●	●		●	●		●		●
	Lantis Coupe 2000 Type R	1993	●	●	●	●	●		●		●	●	●		●

64	65	66	67	68	69	70	71	72	73	74	75	76	77	78	79	80	81	82	83	84	85	86	87	88	89	90	91	92	93	94	95	96	97	98	99	100
●	●		●	●	●	●	●	●	●	●	●		●			●	●	●	●		●	●	●	●	●	●	●	●		●	●	●	●	●	●	●
●	●	●	●	●	●	●	●	●		●	●	●	●		●		●			●	●	●	●	●	●	●	●	●	●		●		●	●	●	
●	●	●	●	●	●		●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●		●	●		●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
●	●				●	●		●	●	●			●	●	●								●	●		●	●		●	●						●
			●	●		●	●				●		●				●	●	●	●			●	●		●		●		●	●	●	●	●		●
●						●			●				●		●			●			●	●		●			●	●			●	●	●	●	●	
●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
●	●		●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●		●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●				●
●	●	●	●		●	●	●	●		●	●	●	●	●	●	●	●		●		●	●	●	●		●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
●			●	●	●	●	●		●	●	●		●	●	●	●	●	●	●	●			●	●	●	●	●	●		●			●	●	●	●
●		●	●	●	●	●	●	●	●		●		●	●		●	●	●	●	●		●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
	●		●	●	●	●	●								●	●	●	●		●		●	●	●	●	●	●		●	●	●	●	●	●	●	●
			●							●					●	●					●		●					●		●	●		●		●	
●		●	●	●					●				●	●		●	●	●				●				●		●			●		●		●	
●		●	●				●			●	●	●			●			●			●				●		●		●				●		●	●
			●		●									●		●		●	●			●		●	●							●				
						●																													●	●
●	●	●	●	●	●			●	●	●			●	●	●		●		●		●		●	●			●	●	●	●		●	●	●	●	●
										●																										
●	●						●												●	●	●		●			●				●		●	●			
					●	●							●	●				●				●		●											●	
					●													●													●					
								●	●						●											●			●							
																	●							●		●				●		●				●
							●	●										●	●									●								
						●		●	●					●		●		●											●							
																																				●
												●												●						●						●
		●	●			●			●					●		●		●			●		●							●	●	●	●			
●		●		●		●						●			●			●	●			●			●						●				●	●
				●			●								●			●					●									●		●	●	
●				●																										●						●
		●	●				●	●		●			●		●	●	●	●		●		●			●		●	●	●	●		●	●		●	
●	●	●	●			●		●	●	●			●	●	●		●		●	●	●		●	●	●	●		●	●	●	●	●	●		●	●
	●			●		●	●	●		●			●	●	●									●	●	●	●							●		
●	●	●	●	●	●	●	●			●			●	●			●	●	●	●	●	●	●	●	●			●	●	●	●	●	●		●	●
●	●	●	●	●	●	●			●	●	●	●	●				●	●	●		●			●		●		●		●	●	●	●	●		●
	●	●		●	●	●	●	●	●	●			●	●	●	●	●	●	●	●		●	●		●		●	●	●			●		●	●	
●			●		●				●	●		●						●	●	●	●	●	●					●		●	●	●		●	●	
●									●		●					●																				
												●			●							●												●	●	●
						●				●						●											●									
●	●	●	●	●	●	●	●	●		●	●		●				●		●	●	●	●	●	●	●	●	●	●			●		●	●	●	●
●		●	●	●	●	●			●	●	●	●	●			●	●				●	●	●	●	●	●	●	●	●		●	●	●			●
●						●						●									●									●						
					●	●			●			●	●	●		●			●	●	●			●	●		●			●			●		●	
	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●		●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●		●	●	●	●	●	●
		●		●				●	●		●	●	●	●				●	●	●					●		●	●		●	●	●		●	●	
●		●					●	●	●			●		●	●	●		●					●		●			●		●			●		●	
	●	●						●				●			●					●	●	●		●									●			
		●		●			●	●	●			●	●	●		●	●		●	●	●	●		●	●	●	●	●	●	●	●	●	●		●	
●	●	●				●	●		●	●	●	●		●		●				●				●			●			●		●	●		●	●
		●	●	●	●			●	●	●			●	●					●	●		●		●					●	●		●	●	●		●
	●		●	●	●	●	●	●	●	●	●		●	●			●		●		●	●		●	●	●	●	●	●	●				●	●	●

Used Car Data

【1～50週】

廠商名稱	車種名稱	年份	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
Mazda	Roadster 1.8 RS (NB)	1998		●			●		●	●			●	●	●
	Roadster 1800 RS (NB)	2000		●	●					●		●			●
Mercedes-Benz	A 160 Avantgarde	1998						●		●	●				
	SL 500 (R129)	1998								●					●
	SL 600 (R129)	1998													
	SLK 230 Kompressor	1998	●			●	●	●			●	●		●	
Mercury	Cougar XR-7	1967													
MG	MGF	1997			●			●	●		●				
三菱	FTO GP Version R	1997			●		●				●		●		●
	FTO GP Version R	1999			●			●				●	●	●	●
	FTO GPX	1994	●	●	●		●	●	●	●		●	●		
	FTO GPX	1997	●	●					●		●				●
	FTO GPX	1999		●	●	●							●	●	●
	FTO GR	1994	●	●		●	●		●	●	●	●	●	●	●
	FTO GR	1997		●		●	●		●				●		
	GTO SR	1995	●		●	●	●	●		●		●	●	●	
	GTO SR	1996		●		●	●							●	
	GTO SR	1998	●	●		●	●		●	●			●	●	
	GTO Twin Turbo	1995		●			●	●	●	●	●	●		●	●
	GTO Twin Turbo	1996			●			●		●		●			●
	GTO Twin Turbo	1998	●				●	●	●	●		●			
	GTO Twin Turbo MR	1995													
	GTO Twin Turbo MR	1998													
	ECLIPSE GT	1995			●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
	GALANT 2.0 DOHC Turbo VR-4	1989	●		●	●	●	●	●	●	●		●	●	●
	GALANT GTO MR	1970													
	MINICA DUNGUN ZZ	1989	●		●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
	MIRAGE Cyboge ZR	1997	●		●	●				●			●		
	Lancer EX 1800GSR IC Turbo	1983													
	Lancer Evolution GSR	1992		●			●	●	●			●	●	●	●
	Lancer Evolution II GSR	1994		●	●	●			●		●	●	●	●	
	Lancer Evolution III GSR	1995			●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
	Lancer Evolution IV GSR	1996		●			●	●		●		●	●	●	●
	Lancer Evolution V GSR	1998	●	●		●									
	Lancer Evolution VI GSR	1999			●		●	●				●	●	●	
	Lancer Evolution VI GSR TOMMI MAKINEN Edition	2000					●		●	●		●	●		
	Lancer Evolution VI RS	1999			●						●	●	●	●	●
	Lancer Evolution VI RS TOMMI MAKINEN Edition	2000						●				●			●
	Lancer Evolution VII GSR	2001			●		●		●	●	●				
	Lancer Evolution VII GT-A	2002			●			●	●	●			●	●	●
	Lancer Evolution VII RS	2001				●			●	●	●	●			
	LEGNUM VR-4 Type V	1998	●	●			●		●		●	●	●	●	
日產	180SX Type X	1996	●		●		●	●		●	●	●			●
	Be-1	1987		●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
	PAO	1989	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
	R390 GT1 Race Car	1998													
	R92CP Race Car	1992													
	EXA CANOPY L.A. Version Type S (N13)	1988	●	●	●	●	●	●		●	●	●	●	●	
	CUBE X	1998	●		●		●		●			●		●	
	SILVIA (CSP311)	1965													
	SILVIA 240RS (S110)	1983													
	SILVIA K's (S13)	1988	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
	SILVIA K's (S13)	1991	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
	SILVIA K's AERO (S14)	1993	●	●	●	●	●	●		●	●	●	●		●
	SILVIA K's AERO (S14)	1996		●	●	●	●	●	●						

14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40	41	42	43	44	45	46	47	48	49	50
●						●	●				●				●			●	●	●	●	●		●				●					●	●		●
●		●	●		●		●		●	●	●		●	●		●			●			●	●						●		●					
			●	●	●	●	●		●	●	●	●	●		●	●						●		●	●		●								●	
●	●				●	●	●	●				●								●				●			●			●	●					
	●	●	●			●	●		●						●	●		●	●	●			●												●	●
		●				●						●	●			●	●		●					●					●				●	●		
																										●								●		
		●				●		●	●	●						●					●			●					●		●	●				●
●	●			●	●		●	●					●		●			●	●	●	●	●		●				●	●						●	●
●																●		●					●		●			●				●	●			●
●	●		●	●	●	●	●	●			●	●	●		●	●	●			●	●		●	●	●	●		●	●	●		●	●	●	●	
		●	●		●		●		●	●	●			●		●	●				●	●			●	●			●			●			●	●
		●	●	●		●		●			●	●	●		●		●	●			●		●	●			●			●						
	●	●	●	●	●	●	●	●		●	●	●	●	●	●	●	●	●	●		●	●			●	●	●	●	●	●		●	●	●	●	●
						●					●		●	●				●		●				●			●	●	●	●		●		●		●
●	●	●	●	●				●	●		●	●			●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●			●	●	●
	●		●				●				●			●			●			●	●	●	●	●			●		●	●	●					
			●	●		●									●	●		●						●						●	●				●	
●	●	●	●		●		●	●	●	●	●	●		●	●		●	●	●	●	●	●		●		●		●	●	●	●	●	●		●	●
		●		●	●			●	●		●	●		●					●	●	●						●	●	●	●			●		●	
●										●				●	●							●				●		●		●			●			
													●			●																				
																●		●	●				●								●					●
●		●	●	●	●		●	●		●	●	●	●		●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●		●		●		●	●	●	●	●	●
●	●	●		●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●		●	●	●	●	●		●	●	●	●	●	●		●	●	●	●	
																																●				
●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●		●	●	●	●		●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●		●
●					●				●						●			●		●	●	●		●				●	●		●	●	●		●	
																			●		●															
	●	●	●	●	●	●	●	●		●	●	●	●	●			●	●	●	●	●	●	●		●			●	●		●	●	●	●	●	●
●	●	●			●	●	●	●	●	●	●	●	●		●	●	●	●		●	●		●		●		●	●	●	●	●	●	●	●		●
		●	●	●	●	●	●	●	●	●			●	●	●	●	●	●		●		●	●	●	●			●	●	●		●	●	●		
●	●	●					●				●		●	●									●				●	●	●							
	●	●		●	●		●	●		●		●	●	●			●	●		●		●				●	●	●	●							
●								●			●	●	●					●		●	●					●			●	●	●		●			
			●	●							●		●	●			●					●					●				●		●		●	
●		●				●		●	●	●				●	●	●			●		●		●	●			●	●	●							
●				●				●						●					●					●				●			●		●	●		
		●	●		●		●				●		●	●			●	●			●		●		●					●			●	●		
	●	●			●			●	●	●		●		●		●		●							●			●					●			
		●	●					●		●									●							●	●		●			●				●
	●	●	●	●				●		●			●						●				●		●			●		●	●					●
	●			●		●		●	●	●		●		●	●		●					●			●	●		●						●	●	
●	●	●	●	●		●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●		●	●	●	●
●	●	●	●		●	●	●	●	●	●	●		●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
●	●	●		●	●	●		●	●	●		●	●	●		●		●	●	●	●		●	●		●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
	●		●		●		●		●		●				●	●							●		●		●					●	●	●	●	
●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●		●	●	●			●	●	●	●	●
●	●	●	●	●		●	●	●	●	●	●			●		●	●	●		●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●		●	●	●	●
●	●	●		●	●	●	●	●	●			●		●	●	●		●		●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●		●
		●	●	●	●	●		●	●	●	●				●	●				●	●	●		●	●		●	●			●	●	●			●

Used Car Data

【51～100週】

廠商名稱	車種名稱	年份	51	52	53	54	55	56	57	58	59	60	61	62	63
Mazda	Roadster 1.8 RS (NB)	1998	●	●	●		●			●		●		●	●
	Roadster 1800 RS (NB)	2000					●			●		●	●	●	
Mercedes-Benz	A 160 Avantgarde	1998				●	●	●	●	●			●		
	SL 500 (R129)	1998					●					●		●	
	SL 600 (R129)	1998				●		●			●				
	SLK 230 Kompressor	1998		●			●		●	●		●	●		
Mercury	Cougar XR-7	1967				●	●	●			●			●	
MG	MGF	1997		●	●	●	●				●				
三菱	FTO GP Version R	1997					●					●	●		
	FTO GP Version R	1999		●	●		●	●	●	●					●
	FTO GPX	1994	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	
	FTO GPX	1997			●				●						
	FTO GPX	1999			●	●					●				
	FTO GR	1994	●	●	●		●	●	●	●	●	●		●	●
	FTO GR	1997	●		●				●		●	●			
	GTO SR	1995	●	●	●	●	●	●	●	●	●		●		
	GTO SR	1996	●	●	●	●	●					●			
	GTO SR	1998	●					●	●		●		●		
	GTO Twin Turbo	1995	●	●	●	●	●	●	●		●	●	●	●	
	GTO Twin Turbo	1996				●	●			●		●	●	●	
	GTO Twin Turbo	1998	●	●		●	●		●			●			●
	GTO Twin Turbo MR	1995							●			●	●		
	GTO Twin Turbo MR	1998												●	●
	ECLIPSE GT	1995	●		●	●	●		●	●	●	●		●	●
	GALANT 2.0 DOHC Turbo VR-4	1989	●	●	●	●	●	●		●	●	●		●	●
	GALANT GTO MR	1970					●			●					
	MINICA DUNGUN ZZ	1989	●		●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
	MIRAGE Cyboge ZR	1997	●					●			●	●	●		
	Lancer EX 1800GSR IC Turbo	1983								●			●		
	Lancer Evolution GSR	1992	●	●					●	●	●	●		●	●
	Lancer Evolution II GSR	1994	●	●				●	●		●		●		
	Lancer Evolution III GSR	1995		●	●		●	●	●	●	●	●	●	●	●
	Lancer Evolution IV GSR	1996			●	●		●							●
	Lancer Evolution V GSR	1998													
	Lancer Evolution VI GSR	1999		●			●					●		●	
	Lancer Evolution VI GSR TOMMI MAKINEN Edition	2000					●			●				●	
	Lancer Evolution VI RS	1999								●			●	●	
	Lancer Evolution VI RS TOMMI MAKINEN Edition	2000		●			●	●	●	●				●	
	Lancer Evolution VII GSR	2001	●	●				●	●		●				
	Lancer Evolution VII GT-A	2002	●	●	●			●			●				
	Lancer Evolution VII RS	2001	●				●					●			
	LEGNUM VR-4 Type V	1998							●					●	
日產	180SX Type X	1996	●					●	●		●				●
	Be-1	1987	●	●		●		●	●	●	●	●	●	●	●
	PAO	1989	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●		●
	R390 GT1 Race Car	1998													
	R92CP Race Car	1992													
	EXA CANOPY L.A. Version Type S (N13)	1988	●	●	●	●	●		●	●	●	●	●	●	●
	CUBE X	1998			●		●	●	●						●
	SILVIA (CSP311)	1965													
	SILVIA 240RS (S110)	1983													
	SILVIA K's (S13)	1988	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
	SILVIA K's (S13)	1991	●	●	●	●	●		●	●		●	●	●	
	SILVIA K's AERO (S14)	1993	●	●		●	●	●	●	●		●	●	●	●
	SILVIA K's AERO (S14)	1996		●						●	●				

64	65	66	67	68	69	70	71	72	73	74	75	76	77	78	79	80	81	82	83	84	85	86	87	88	89	90	91	92	93	94	95	96	97	98	99	100
		●				●				●			●	●		●		●		●	●			●							●				●	
●		●		●						●			●		●	●	●	●				●		●				●		●	●					
					●		●				●						●				●		●	●				●	●		●	●			●	
	●	●	●					●	●	●				●					●	●	●		●									●			●	●
		●				●								●		●		●	●	●								●	●	●	●		●			
●		●			●						●		●		●			●	●			●			●										●	
								●		●									●		●		●		●	●									●	●
●	●	●	●		●	●		●	●	●	●						●		●	●									●		●					
●			●	●			●						●						●				●					●		●	●			●		
					●	●				●		●	●	●		●		●		●	●					●			●	●				●		
	●	●	●		●	●	●	●	●	●		●	●	●	●	●		●	●	●		●	●		●	●	●	●	●	●	●		●		●	●
●				●	●	●		●			●				●										●	●	●	●				●	●	●	●	
●	●				●	●	●										●				●						●		●	●	●	●	●			●
●	●	●	●	●		●	●	●			●	●						●	●			●		●	●			●	●	●		●		●		●
●							●	●	●					●		●		●	●	●		●					●	●	●	●			●			
●	●		●		●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●		●		●	●	●	●	●	●	●		●			●	●	●	●	●
●			●		●	●			●	●	●	●				●	●						●		●			●			●		●			
●		●					●			●		●			●			●		●	●	●	●	●		●			●						●	
	●		●	●	●	●		●	●		●	●	●	●			●	●	●	●	●	●	●	●			●	●	●			●	●	●	●	●
●				●	●	●				●							●					●				●				●	●					
●						●			●	●				●			●	●		●		●	●				●	●				●	●		●	
●			●			●				●																●					●	●	●	●		
													●																			●				
●	●		●		●		●	●	●	●	●	●	●				●	●	●	●	●	●	●	●			●	●	●			●				●
●	●			●	●			●	●		●	●	●	●	●		●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
									●																			●								
●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
	●	●				●			●			●			●	●			●		●			●	●							●		●	●	●
				●			●						●			●							●		●			●								●
●		●	●	●	●	●	●		●	●	●	●	●	●	●	●			●	●	●		●		●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
●	●		●		●	●	●	●	●	●	●		●	●	●	●	●	●	●	●	●		●	●	●	●		●	●	●	●	●		●	●	●
●		●	●	●		●	●		●	●	●	●	●	●		●	●		●	●	●			●	●		●	●	●	●		●	●	●	●	●
●	●							●		●	●			●		●	●	●			●		●		●			●						●	●	
	●	●			●	●		●			●		●		●			●	●							●	●		●		●	●			●	●
		●	●			●	●	●	●				●		●				●		●						●			●		●			●	●
●		●				●						●			●		●								●				●		●					●
●		●	●							●			●			●		●		●				●								●	●		●	
					●					●	●										●			●			●				●					●
		●					●					●							●	●	●	●			●				●		●				●	
	●		●		●		●		●				●						●	●	●			●				●								
●		●			●	●		●	●			●	●							●					●	●		●			●		●	●		●
●				●	●	●			●						●	●	●	●	●	●				●					●		●			●		
					●						●				●	●	●			●			●			●	●	●						●		
●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●		●	●	●	●	●	●	●		●	●	●	●	●	●	●	●		●	●	●	●	●
●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●			●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
																																				●
																																				●
●	●	●	●	●	●	●	●	●		●	●	●	●	●	●	●		●	●		●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
●	●	●			●	●							●			●		●			●	●	●	●		●	●			●		●				
									●	●																										
					●				●																											
●	●	●		●	●	●	●	●	●		●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
●		●	●	●	●	●	●	●	●		●	●		●	●	●		●	●		●		●	●	●		●	●		●	●	●	●		●	●
●	●	●	●	●	●		●	●	●		●	●	●	●	●	●	●		●	●	●	●	●	●	●		●		●	●	●			●	●	●
		●			●	●		●	●	●		●		●					●				●						●							

Used Car Data

【1～50週】

廠商名稱	車種名稱	年份	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
日産	SILVIA Q's (S13)	1988	●	●	●	●	●		●	●	●	●	●	●	●
	SILVIA Q's (S13)	1991		●	●	●	●	●	●		●	●	●	●	●
	SILVIA Q's AERO (S14)	1993	●	●		●	●	●	●		●	●	●	●	●
	SILVIA Q's AERO (S14)	1996	●		●	●		●	●		●				●
	SILVIA Varietta (S15)	2000		●	●	●						●			●
	SILVIA Spec R AERO (S15)	1999			●	●	●		●		●			●	
	SILVIA Spec S AERO (S15)	1999				●			●		●	●	●		
	SKYLINE 1500 Deluxe (S50D-1)	1963													
	SKYLINE 2000GT-R (KPGC110)	1973													
	SKYLINE GT-R (R32)	1989	●		●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
	SKYLINE GT-R (R32)	1991	●		●	●	●	●		●	●		●		
	SKYLINE GT-R (R33)	1995		●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	
	SKYLINE GT-R (R33)	1996	●			●	●	●		●			●		
	SKYLINE GT-R (R33)	1997	●	●	●			●		●	●				
	SKYLINE GT-R (R34)	1999	●				●				●			●	
	SKYLINE GT-R N1 (R32)	1991				●					●	●		●	●
	SKYLINE GT-R N1 (R32)	1995					●	●	●	●		●		●	●
	SKYLINE GT-R V-spec (R32)	1993			●		●	●	●	●	●	●		●	●
	SKYLINE GT-R V-spec (R33)	1995			●		●		●	●	●		●	●	●
	SKYLINE GT-R V-spec (R33)	1996	●	●	●	●		●				●		●	
	SKYLINE GT-R V-spec (R33)	1997	●					●	●						
	SKYLINE GT-R V-spec (R34)	1999									●	●			
	SKYLINE GT-R V-spec II (R32)	1994			●	●	●	●	●	●	●	●	●		●
	SKYLINE GT-R V-spec LM Limited (R33)	1996					●								
	SKYLINE GT-R V-spec N1 (R32)	1993				●	●	●	●	●		●	●		●
	SKYLINE GT-R V-spec N1 (R34)	1999						●			●		●		●
	SKYLINE GT-R Special Color Midnight Purple II (R34)	1999										●			
	SKYLINE GTS25 Type S (R32)	1991	●	●	●	●		●	●	●	●	●	●		●
	SKYLINE GTS-R (R31)	1987													
	SKYLINE GTS-t Type M (R32)	1989	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	
	SKYLINE GTS-t Type M (R32)	1991	●		●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
	SKYLINE Hard Top 2000 RS-X Turbo C (R30)	1984									●	●	●		●
	SKYLINE Hard Top 2000 Turbo RS (R30)	1983								●	●		●	●	●
	STAGEA 25t RS FOUR S	1998	●	●	●	●	●	●		●		●			
	STAGEA 260RS AutechVersion	1998	●							●			●		●
	Fairlady 2000 (SR311)	1968													
	Fairlady Z 300ZX (Z31)	1983	●	●	●		●	●	●		●	●	●	●	●
	Fairlady Z 300ZX TwinTurbo 2seater (Z31)	1989	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●		
	Fairlady Z 300ZX Version R TwinTurbo 2by2	1998	●	●					●		●		●	●	●
	Fairlady Z 300ZX Version S TwinTurbo 2seater (Z32)	1998				●		●		●					●
	PRIMERA 2.0Te	1990	●	●	●	●	●		●	●	●	●	●	●	●
	BLUEBIRD 1600 Deluxe (510)	1969													
	BLUEBIRD Hardtop1800SSS (910)	1979	●	●			●			●	●	●	●		●
	March G#	1999			●						●			●	●
PDI (No Brand)	SILEIGHTY	1998													
OPEL	Tigra 1.6i	1999	●									●			
Peugeot	205 Turbo 16	1985													
	206 S16	1999			●	●					●				
	406 3.0 V6 Coupe	1998	●			●	●	●			●			●	
Renault	5 Turbo	1980													
	Megane 2.0 IDE Coupe	2000			●	●	●			●		●			
	Lutecia Renault Sport V6 24V	2001					●							●	
SUBARU	IMPREZA WRX STi Prodrive Style (GD Type-I)	2001											●	●	
	IMPREZA Coupe WRXtypeR STi Version VI (GC)	1999			●	●		●							
	IMPREZA Sport Wagon STi (GG Type-I)	2000				●		●	●	●		●	●		

Used Car Data

14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40	41	42	43	44	45	46	47	48	49	50
●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●		●	●	●		●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
●		●	●		●	●			●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●		●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
	●	●	●	●	●		●	●	●	●	●	●	●	●	●	●		●	●	●	●	●			●		●	●	●		●	●	●	●	●	●
●	●			●	●	●	●			●	●	●			●	●			●		●			●	●	●	●		●				●			●
●	●		●	●	●	●				●				●	●	●										●	●		●	●				●		
●		●		●				●	●			●			●		●	●						●	●				●				●	●		
				●	●		●		●	●	●				●	●		●			●		●				●				●					
	●	●		●	●	●	●	●		●			●			●		●	●	●		●		●			●	●	●	●	●	●			●	●
	●	●	●	●	●		●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●		●	●		●	●	●	●	●	●	●	●	●		●		●
●	●				●	●	●		●	●				●	●	●	●	●	●	●		●		●	●					●	●	●	●		●	
		●				●	●	●	●	●		●					●	●	●	●														●		●
●			●								●	●					●					●									●				●	
●	●	●					●				●		●	●	●	●					●								●							
		●	●	●		●	●		●	●			●	●		●			●	●		●				●	●	●	●	●	●	●		●	●	●
●	●			●	●	●	●		●		●			●	●	●		●	●	●		●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●		●	●
●		●	●		●	●	●	●			●	●					●	●	●		●	●	●	●	●		●		●		●	●				●
	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●		●	●			●	●	●	●		●		●	●	●	●	●	●	●		●		●	●
		●		●		●		●		●	●	●	●	●			●							●		●			●		●			●		
	●	●	●						●	●			●					●	●		●		●			●		●			●	●			●	
				●			●			●		●							●		●		●	●		●			●					●		
●	●	●	●		●	●	●	●	●		●			●	●	●	●	●		●	●	●	●		●		●	●	●	●		●	●	●		●
●	●			●	●				●		●	●		●		●	●	●					●											●		
●		●	●	●		●	●	●	●	●	●	●	●			●		●	●		●	●		●		●	●			●			●			●
●		●		●		●									●				●	●											●	●	●	●		
			●									●							●		●					●	●	●	●				●			●
●	●		●	●	●	●		●	●		●	●	●	●	●		●		●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●		●		●		
									●			●							●		●		●					●								
●	●	●	●		●			●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●		●		●	●	●	●			●	●	●	●
●	●	●	●	●			●	●		●		●		●	●		●	●		●		●	●	●	●	●	●	●		●		●	●	●	●	
●	●			●	●	●		●		●		●	●	●	●	●		●		●	●	●	●	●		●	●	●	●	●	●	●	●			●
●	●	●		●	●		●	●	●	●	●		●	●		●	●			●	●	●				●	●	●	●	●			●	●		
		●	●			●	●								●					●			●		●	●		●		●		●		●		●
		●	●	●	●			●			●	●										●								●			●	●		
																																		●		
●		●	●	●	●	●	●	●		●		●	●		●			●	●	●	●	●		●	●	●	●		●	●	●		●	●	●	●
	●	●	●		●	●	●	●		●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●		●	●	●	●	●	●	●
●		●			●	●							●	●							●	●							●	●				●	●	
●				●		●	●				●	●		●	●		●		●		●	●	●	●	●	●		●	●			●				
●	●			●	●	●	●	●		●	●		●	●			●	●	●	●	●	●	●		●	●	●	●	●	●	●		●	●	●	●
●					●	●	●		●		●			●	●	●	●	●					●	●					●		●	●	●	●		
●			●	●	●	●			●			●	●	●			●	●		●	●						●						●		●	●
			●	●				●			●		●										●													
			●	●			●	●			●	●		●	●				●		●			●	●		●	●					●			
		●				●	●	●	●	●				●				●	●		●	●		●	●							●	●	●		
								●						●	●	●	●	●					●	●										●	●	●
	●					●	●		●		●		●		●				●								●	●	●		●			●		
			●				●	●	●			●		●					●	●		●	●					●						●	●	●
																●	●			●				●						●						
●		●			●					●			●	●												●	●	●		●	●	●		●		●
	●			●	●	●		●	●			●		●	●															●						●

Used Car Data

【51～100週】

廠商名稱	車種名稱	年份	51	52	53	54	55	56	57	58	59	60	61	62	63
日產	SILVIA Q's (S13)	1988	●	●	●	●	●	●	●	●		●	●	●	●
	SILVIA Q's (S13)	1991	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●		
	SILVIA Q's AERO (S14)	1993	●	●	●	●		●	●		●		●	●	●
	SILVIA Q's AERO (S14)	1996			●					●	●	●	●		
	SILVIA Varietta (S15)	2000		●	●	●	●	●		●	●	●		●	
	SILVIA Spec R AERO (S15)	1999	●		●							●		●	
	SILVIA Spec S AERO (S15)	1999		●	●	●	●				●				
	SKYLINE 1500 Deluxe (S50D-1)	1963			●										
	SKYLINE 2000GT-R (KPGC110)	1973		●								●	●		
	SKYLINE GT-R (R32)	1989		●	●	●	●	●	●	●	●	●	●		●
	SKYLINE GT-R (R32)	1991		●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
	SKYLINE GT-R (R33)	1995	●			●	●		●	●	●	●	●	●	●
	SKYLINE GT-R (R33)	1996		●	●			●		●					●
	SKYLINE GT-R (R33)	1997			●	●		●			●			●	●
	SKYLINE GT-R (R34)	1999			●	●			●	●			●	●	●
	SKYLINE GT-R N1 (R32)	1991		●	●	●	●		●	●		●	●		
	SKYLINE GT-R N1 (R32)	1995	●		●		●	●	●	●	●				●
	SKYLINE GT-R V-spec (R32)	1993	●	●		●		●	●	●	●	●	●		●
	SKYLINE GT-R V-spec (R33)	1995	●	●			●	●		●	●				●
	SKYLINE GT-R V-spec (R33)	1996	●						●						
	SKYLINE GT-R V-spec (R33)	1997	●					●	●	●				●	
	SKYLINE GT-R V-spec (R34)	1999		●	●		●	●	●		●		●		
	SKYLINE GT-R V-spec II (R32)	1994	●	●	●	●	●		●	●	●		●		
	SKYLINE GT-R V-spec LM Limited (R33)	1996	●				●		●						
	SKYLINE GT-R V-spec N1 (R32)	1993		●	●			●		●	●	●	●		
	SKYLINE GT-R V-spec N1 (R34)	1999	●					●	●			●	●	●	
	SKYLINE GT-R Special Color Midnight Purple II (R34)	1999			●		●	●							
	SKYLINE GTS25 Type S (R32)	1991	●		●		●	●	●	●	●	●	●	●	●
	SKYLINE GTS-R (R31)	1987					●			●					●
	SKYLINE GTS-t Type M (R32)	1989		●	●	●	●	●	●				●	●	●
	SKYLINE GTS-t Type M (R32)	1991		●		●		●	●	●		●	●		
	SKYLINE Hard Top 2000 RS-X Turbo C (R30)	1984				●	●			●	●	●	●	●	
	SKYLINE Hard Top 2000 Turbo RS (R30)	1983	●				●	●	●	●		●		●	●
	STAGEA 25t RS FOUR S	1998		●				●							
	STAGEA 260RS AutechVersion	1998	●	●								●		●	
	Fairlady 2000 (SR311)	1968						●							
	Fairlady Z 300ZX (Z31)	1983	●		●	●	●	●	●	●	●	●	●		●
	Fairlady Z 300ZX TwinTurbo 2seater (Z31)	1989	●		●	●	●	●	●	●			●	●	●
	Fairlady Z 300ZX Version R TwinTurbo 2by2	1998	●	●	●	●								●	
	Fairlady Z 300ZX Version S TwinTurbo 2seater (Z32)	1998		●				●					●		
	PRIMERA 2.0Te	1990	●	●	●		●	●	●	●	●	●		●	●
	BLUEBIRD 1600 Deluxe (510)	1969	●											●	
	BLUEBIRD Hardtop1800SSS (910)	1979					●		●			●			
	March G#	1999				●	●	●							
PDI（No Brand）	SILEIGHTY	1998	●							●					
OPEL	Tigra 1.6i	1999		●											
Peugeot	205 Turbo 16	1985													
	206 S16	1999				●		●			●				
	406 3.0 V6 Coupe	1998			●	●		●		●					
Renault	5 Turbo	1980									●				
	Megane 2.0 IDE Coupe	2000							●		●				●
	Lutecia Renault Sport V6 24V	2001	●		●					●					
SUBARU	IMPREZA WRX STi Prodrive Style (GD Type-I)	2001									●				●
	IMPREZA Coupe WRXtypeR STi Version VI (GC)	1999	●	●		●							●		
	IMPREZA Sport Wagon STi (GG Type-I)	2000	●			●				●			●		●

64	65	66	67	68	69	70	71	72	73	74	75	76	77	78	79	80	81	82	83	84	85	86	87	88	89	90	91	92	93	94	95	96	97	98	99	100
●	●	●	●	●		●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
●	●	●			●		●			●	●	●	●	●	●	●	●		●	●	●		●			●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
●	●	●			●	●		●	●	●	●	●		●	●	●	●	●		●		●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
●					●						●					●						●			●	●				●	●	●			
		●							●		●			●		●	●						●			●	●								
●	●		●	●		●								●	●	●			●						●			●	●	●			●			
	●	●						●		●	●	●	●		●				●	●	●	●		●		●				●					●
							●																								●				
●		●	●		●		●	●		●	●		●		●	●		●	●	●	●	●	●	●				●			●		●	●	●	●
●	●			●	●	●	●	●				●	●	●			●		●				●	●			●	●	●		●			●		
	●	●	●		●	●	●	●	●	●	●	●	●		●	●	●		●	●		●	●		●	●	●	●		●	●		●		●	●
			●		●	●		●						●	●					●	●		●		●		●				●					●
	●								●	●	●						●	●	●	●		●	●	●	●	●			●					●		●	●
●									●					●			●	●	●	●		●			●				●	●			●	●	●	
●	●	●	●	●	●			●		●		●		●	●	●	●	●	●	●	●	●					●	●	●	●		●		●		●
●			●	●		●		●			●	●			●	●	●	●		●	●			●			●	●		●			●	●	●	●
	●	●	●	●	●	●	●			●	●				●		●	●	●	●	●	●	●		●	●	●	●		●	●	●	●	●	●	●
			●	●		●	●	●	●	●			●	●	●	●		●	●	●			●	●				●	●	●		●		●	●
		●	●	●	●									●		●			●			●						●	●		●		●	
				●		●	●		●				●	●				●						●						●		●	●	●		
			●	●	●		●	●			●		●	●						●			●		●		●				●		●		
	●	●	●	●		●	●			●	●	●	●			●		●	●	●	●			●	●			●	●			●	●	●	●
					●				●							●				●													●		●	
●		●	●			●	●	●		●		●	●		●	●	●	●		●		●	●	●	●	●		●		●	●	●	●	●		●
	●		●		●										●				●	●				●	●							●		●	
	●					●		●	●			●				●	●								●			●	●				●		
●	●	●		●	●			●		●	●		●	●	●			●	●		●	●	●	●				●			●	●	●		●	●	●
											●																								
●	●	●	●		●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●		●	●		●		●	●	●	●	●	●	●		●			●	●	●	
●	●			●	●	●	●	●			●	●	●	●	●	●		●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●		●	●			●	●
	●		●			●	●				●	●		●	●		●			●		●	●				●	●	●	●	●	●	●	●		●
			●		●	●	●	●		●	●	●			●	●		●	●		●	●		●	●	●	●			●	●		●	●	●	●
	●	●	●		●		●				●		●					●	●	●						●			●	●	●				●		●
				●			●	●		●	●		●	●		●			●		●	●	●						●				●	●		
											●				●																					
●	●	●		●			●	●	●		●		●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●		●		●	●	●	●
●	●		●	●		●	●	●	●		●	●	●	●		●	●	●	●			●	●		●	●		●	●	●	●	●	●	●	●	●
			●	●	●			●	●	●	●			●														●	●	●			●	●	
											●	●	●			●	●			●	●	●	●				●							●		●
●	●		●	●	●	●	●	●	●		●	●	●	●		●	●	●	●		●	●	●	●		●	●	●	●	●	●	●	●			●
				●	●	●															●													●		
		●	●			●	●		●	●			●			●	●	●		●					●	●		●	●	●	●	●		●	●	●
					●		●	●		●	●	●		●		●	●		●		●		●	●	●					●		●			●	●
					●	●																													
●	●	●					●	●						●	●		●	●			●				●	●		●			●			●		●
																				●			●													
	●		●	●			●			●							●		●	●			●	●	●	●				●	●	●	●			
			●	●		●	●			●		●			●		●				●		●	●								●		●		
																●																			
	●	●	●				●	●		●				●	●						●				●		●									●	●
				●			●			●					●						●				●									●		●
	●			●			●				●													●				●					●		●	
●	●		●			●		●				●		●	●	●			●		●		●					●				●	●		●	
	●	●	●	●	●		●	●		●		●		●		●							●		●				●							●

Used Car Data

【1～50週】

廠商名稱	車種名稱	年份	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
SUBARU	IMPREZA Sport Wagon WRX STi Version VI (GF)	1999				●	●	●						●	
	IMPREZA Sedan WRX STi (GC)	1994		●	●	●	●	●	●		●	●	●	●	●
	IMPREZA Sedan WRX STi Version (GD Type-I)	2000						●	●		●	●			●
	IMPREZA Sedan WRX STi Version II (GC)	1995			●	●	●	●		●	●	●	●	●	●
	IMPREZA Sedan WRX STi Version III (GC)	1996							●	●		●			
	IMPREZA Sedan WRX STi Version IV (GC)	1997				●	●	●		●			●		●
	IMPREZA Sedan WRX STi Version V (GC)	1998			●		●				●			●	
	IMPREZA Sedan WRX STi Version VI (GC)	1999			●					●		●	●		
	IMPREZA Premium Sport Coupe 22B-STi Version (GC)	1998													
	LEGACY B4 RSK (3rd)	1998	●	●						●	●	●	●		
	LEGACY B4 Blitzen (3rd)	2000					●				●	●	●		●
	LEGACY Touring Wagon GT-B (2nd)	1996			●									●	
SUZUKI	ALTO WORKS RS-Z	1997		●		●	●			●	●			●	●
	ALTO WORKS SUZUKI SPORT LIMITED	1997				●		●	●	●		●			
	Cappuccino (EA11R)	1991	●	●	●	●	●			●	●	●	●	●	●
	Cappuccino (EA21R)	1995		●	●	●	●	●	●		●	●	●	●	●
	Wagon R RR	1998				●			●		●				
TOYOTA	GT-ONE Race Car (TS020)	1999													
	MR2 1600 G	1986	●			●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
	MR2 1600G Limited Super Charger	1986	●	●	●	●	●	●		●	●	●	●	●	●
	MR2 GT-S	1997	●	●	●	●			●					●	
	MR2 G Limited	1997		●				●							
	MR-S S Edition	1999	●	●		●				●	●	●		●	●
	ARISTO 3.0V	1991		●	●	●		●	●	●	●		●	●	●
	VITZ F	1999				●	●			●			●	●	
	VITZ U Euro Sport Edition	2000			●				●	●			●	●	●
	CARINA ED 2.0 X 4WS	1989	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●		●	●
	COROLLA LEVIN BZ-R	1998	●	●				●			●		●		●
	COROLLA LEVIN GT-APEX (AE86)	1983	●		●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
	SUPRA 2.5GT Twin Turbo R	1990		●	●	●	●	●		●		●	●	●	●
	SUPRA 3.0GT Turbo A	1988							●		●	●	●	●	
	SUPRA RZ	1997		●	●		●	●	●	●					
	SUPRA SZ-R	1997			●		●		●					●	
	STARLET Granza V	1997						●				●			●
	SPRINTER TRUENO BZ-R	1998		●	●				●	●			●	●	●
	SPRINTER TRUENO GT-APEX (AE86)	1983	●	●	●	●	●	●	●	●		●	●	●	●
	SPRINTER TRUENO GT-APEX (AE86) Shuichi Shigeno Version	2000		●											
	SERA	1992			●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
	CELICA 1600GT (TA22)	1970													
	CELICA 2000GT-FOUR (ST165)	1986		●	●	●	●	●		●	●	●		●	
	CELICA 2000GT-R (ST162)	1986	●	●	●	●	●	●	●	●		●	●	●	●
	CELICA GT-FOUR (ST205)	1998		●	●	●		●	●			●	●	●	
	CELICA GT-FOUR RC (ST185)	1991					●	●		●	●		●	●	
	CELICA GT-R (ST183, 4WS)	1991	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	
	CELICA SS-II (ST202)	1997	●			●		●			●	●	●		
	CELICA SS-II (ZZT231)	1999		●						●			●	●	
	CELICA XX 2800GT	1981				●	●		●	●	●		●	●	●
	SOARER 2.5GT-T	1997	●		●										
	PRIUS G	2002	●		●					●		●	●		●
TVR	V8S	1991								●		●			
	Griffith 500	1994													●
	Cerbera Speed 6	1997													
Volkswagen	Golf IV GTI	2001			●			●		●		●		●	
Volvo	240 GLT Estate	1988									●		●	●	●

14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40	41	42	43	44	45	46	47	48	49	50
	●					●	●			●	●	●		●		●					●	●	●		●	●	●			●		●	●			
		●	●	●		●	●		●	●		●		●	●	●	●	●		●	●	●		●	●	●	●	●	●			●	●		●	●
	●									●			●		●	●			●					●		●		●	●		●	●	●		●	
	●	●	●	●	●	●	●		●	●		●	●	●			●	●	●	●	●	●		●		●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	
				●	●	●		●	●							●		●	●	●					●	●			●			●	●		●	
	●		●	●					●	●			●	●	●			●			●				●									●		
		●			●	●		●	●			●				●			●					●		●				●	●	●	●			●
			●	●	●	●				●	●	●	●			●	●					●		●					●						●	
																●			●					●							●	●				
●			●	●	●	●	●	●					●		●	●				●			●	●			●	●				●	●		●	●
●	●	●						●	●				●	●				●		●						●	●	●	●		●	●		●		
●	●				●					●		●		●							●		●			●		●		●	●			●	●	●
	●				●		●			●		●									●	●		●	●	●			●	●			●	●		
●					●							●				●	●		●	●										●	●				●	
●	●		●	●	●	●	●		●	●	●	●	●	●	●	●	●		●	●	●	●		●		●	●		●	●		●	●	●		●
●	●	●	●	●	●	●	●	●		●	●	●	●	●	●			●			●	●		●	●	●	●	●	●	●	●		●	●	●	●
●	●		●	●		●									●	●	●	●		●	●	●	●	●		●		●	●	●	●		●		●	●
●	●		●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●		●		●	●	●	●	●			●	●			●		●	●
	●	●		●	●	●	●		●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●		●		●	●	●		●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
		●					●					●	●			●				●					●	●	●				●		●	●	●	
			●	●	●	●	●			●						●			●	●	●	●	●		●			●	●	●	●					●
	●								●	●				●		●	●			●					●		●		●			●				●
●	●		●	●	●	●	●	●	●		●	●	●	●	●	●		●	●	●			●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	
			●	●		●		●						●			●	●	●	●	●	●	●	●							●		●	●		●
●		●			●			●	●	●	●	●	●	●				●		●				●	●	●	●	●		●					●	
●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●		●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
●	●	●					●		●	●	●	●			●	●		●				●	●		●								●	●	●	
●	●	●		●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●		●	●	●	●	●	●	●
●	●	●				●	●	●	●	●	●	●	●	●		●	●	●	●	●		●	●	●		●		●	●	●	●		●	●	●	●
																		●		●			●	●									●			
●	●				●		●	●								●			●	●	●	●								●		●			●	
	●	●				●	●		●				●		●		●				●					●	●			●		●	●			●
				●	●		●					●		●	●	●	●		●	●	●	●			●		●									●
				●	●			●			●		●										●	●		●		●							●	●
●	●	●	●	●	●	●	●	●		●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●		●	●	●		●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
								●					●	●		●			●										●		●					
	●	●	●		●	●		●	●	●		●	●	●	●	●			●	●	●		●	●	●	●		●	●		●	●		●	●	●
																																	●			
●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●		●	●	●	●		●		●	●	●	●	●	●					●	●	●	●	●	●
●	●	●	●	●	●			●	●	●			●		●	●	●		●		●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●		●	●	●	●
●	●			●				●					●					●		●		●				●		●	●	●				●		●
●		●	●	●		●		●	●	●		●		●			●	●	●		●			●		●					●			●		
●	●	●	●		●		●	●	●	●	●		●	●	●		●	●	●	●	●	●	●	●		●	●		●	●	●	●				●
	●				●				●			●					●	●					●						●							
	●	●	●						●		●				●	●				●					●				●	●	●	●	●	●		●
●	●	●	●	●			●		●	●	●	●	●	●	●		●	●	●	●	●	●	●		●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	
		●	●		●	●			●					●				●		●			●			●	●	●		●		●			●	
●	●		●				●			●			●					●	●			●						●		●		●				●
								●			●		●			●	●			●		●														
	●	●	●	●															●						●	●								●		
								●							●	●				●	●	●					●							●		
	●	●				●			●	●		●	●					●						●		●	●				●	●		●		
●	●	●				●	●	●	●			●		●	●	●		●	●	●	●		●		●	●		●	●	●		●		●		●

Used Car Data

【51～100週】

廠商名稱	車種名稱	年份	51	52	53	54	55	56	57	58	59	60	61	62	63
SUBARU	IMPREZA Sport Wagon WRX STi Version VI (GF)	1999				●	●	●					●		
	IMPREZA Sedan WRX STi (GC)	1994	●	●	●	●	●			●		●		●	●
	IMPREZA Sedan WRX STi Version (GD Type-I)	2000	●						●	●	●	●		●	
	IMPREZA Sedan WRX STi Version II (GC)	1995	●	●	●	●	●		●	●	●	●		●	●
	IMPREZA Sedan WRX STi Version III (GC)	1996	●	●	●	●				●			●		
	IMPREZA Sedan WRX STi Version IV (GC)	1997		●					●			●			●
	IMPREZA Sedan WRX STi Version V (GC)	1998			●	●			●						●
	IMPREZA Sedan WRX STi Version VI (GC)	1999									●	●		●	●
	IMPREZA Premium Sport Coupe 22B-STi Version (GC)	1998								●				●	
	LEGACY B4 RSK (3rd)	1998											●		
	LEGACY B4 Blitzen (3rd)	2000							●		●	●			
	LEGACY Touring Wagon GT-B (2nd)	1996				●	●	●					●		●
SUZUKI	ALTO WORKS RS-Z	1997				●	●					●	●		
	ALTO WORKS SUZUKI SPORT LIMITED	1997		●		●	●			●				●	●
	Cappuccino (EA11R)	1991	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
	Cappuccino (EA21R)	1995	●	●	●	●	●	●			●	●		●	●
	Wagon R RR	1998	●	●				●		●	●		●		
TOYOTA	GT-ONE Race Car (TS020)	1999													
	MR2 1600 G	1986		●	●	●	●	●	●	●	●	●			●
	MR2 1600G Limited Super Charger	1986	●		●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
	MR2 GT-S	1997						●							●
	MR2 G Limited	1997		●	●	●			●	●	●		●		
	MR-S S Edition	1999	●	●	●								●		
	ARISTO 3.0V	1991	●	●	●	●	●	●	●	●		●	●	●	●
	VITZ F	1999	●		●			●				●	●	●	●
	VITZ U Euro Sport Edition	2000		●	●			●					●		
	CARINA ED 2.0 X 4WS	1989	●	●			●	●	●	●	●	●	●	●	●
	COROLLA LEVIN BZ-R	1998		●			●			●			●		
	COROLLA LEVIN GT-APEX (AE86)	1983	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
	SUPRA 2.5GT Twin Turbo R	1990		●	●	●				●	●	●	●		●
	SUPRA 3.0GT Turbo A	1988		●						●		●			
	SUPRA RZ	1997					●								●
	SUPRA SZ-R	1997	●			●			●		●	●		●	
	STARLET Granza V	1997	●	●		●		●							
	SPRINTER TRUENO BZ-R	1998			●	●		●	●		●	●		●	
	SPRINTER TRUENO GT-APEX (AE86)	1983	●	●	●	●	●		●	●	●	●		●	
	SPRINTER TRUENO GT-APEX (AE86) Shuichi Shigeno Version	2000						●		●					
	SERA	1992	●	●		●			●		●			●	●
	CELICA 1600GT (TA22)	1970				●					●				
	CELICA 2000GT-FOUR (ST165)	1986	●		●	●	●	●		●	●	●	●	●	●
	CELICA 2000GT-R (ST162)	1986	●	●	●	●		●	●	●		●	●	●	●
	CELICA GT-FOUR (ST205)	1998			●				●		●	●		●	
	CELICA GT-FOUR RC (ST185)	1991		●									●		
	CELICA GT-R (ST183, 4WS)	1991	●	●	●	●		●	●	●	●	●		●	
	CELICA SS-II (ST202)	1997		●	●			●	●	●	●	●		●	
	CELICA SS-II (ZZT231)	1999											●		
	CELICA XX 2800GT	1981	●	●	●	●		●		●		●		●	
	SOARER 2.5GT-T	1997	●			●		●		●			●		●
	PRIUS G	2002		●			●	●		●					●
TVR	V8S	1991							●					●	
	Griffith 500	1994		●	●		●		●		●	●			●
	Cerbera Speed 6	1997		●			●		●					●	
Volkswagen	Golf IV GTI	2001	●	●			●			●				●	●
Volvo	240 GLT Estate	1988	●	●	●	●	●				●	●			●

64	65	66	67	68	69	70	71	72	73	74	75	76	77	78	79	80	81	82	83	84	85	86	87	88	89	90	91	92	93	94	95	96	97	98	99	100
			●	●	●			●	●			●		●	●						●			●				●	●				●			
●	●	●	●	●	●			●	●	●	●	●	●	●		●		●	●		●	●	●	●	●	●	●			●	●	●	●	●	●	●
●		●					●					●	●						●		●			●		●			●			●				●
		●	●	●	●	●	●	●	●	●	●				●	●			●	●	●				●	●	●		●	●	●		●	●	●	
		●		●	●		●	●	●	●			●					●	●	●		●								●	●			●		
			●			●		●			●		●	●				●				●		●	●	●	●	●			●	●		●		●
	●					●	●		●	●	●				●			●				●				●			●	●			●		●	
		●	●	●		●	●				●	●			●	●	●	●					●			●							●		●	●
		●	●							●																										
●		●		●				●		●	●						●	●					●				●					●				●
							●	●	●		●	●	●				●						●		●		●		●				●	●		
●	●	●		●							●							●		●	●					●	●	●	●		●	●	●	●	●	
●	●	●	●	●	●		●		●	●				●		●	●								●	●							●		●	
				●	●			●									●				●	●										●	●		●	●
●	●	●				●		●	●		●	●	●		●	●	●	●	●		●	●	●	●		●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
	●	●	●	●	●	●	●	●	●		●	●	●		●	●	●	●		●	●	●	●	●		●	●	●	●	●		●	●	●	●	●
	●			●						●			●		●				●	●			●				●						●			
																																				●
●			●	●	●	●	●	●	●		●	●	●			●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●		●	●	●	●	●	●
●	●		●	●				●	●	●	●	●	●	●		●	●		●	●		●	●	●			●	●			●			●		●
●			●						●			●	●	●	●	●	●	●		●	●			●	●		●	●			●	●				●
			●			●							●			●	●			●				●			●				●		●	●		●
	●		●		●		●		●				●	●	●	●			●	●		●	●			●			●							
●			●	●	●		●				●		●	●	●			●				●	●	●			●	●	●	●	●	●	●	●		
●					●	●		●		●	●								●			●			●	●				●			●			●
				●			●			●							●	●		●	●	●		●		●				●		●		●		
●	●	●	●		●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
	●	●	●	●								●			●			●			●	●					●					●	●	●	●	●
	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●			●	●	●	●	●	●	●			●	●		●	●	●		●				●	●		
●			●	●	●	●	●	●	●			●	●	●	●	●	●		●		●		●	●	●	●		●	●		●	●	●	●		●
	●							●	●	●	●	●					●	●	●	●		●	●	●	●						●			●	●	
			●		●		●				●							●		●	●	●	●	●			●	●								●
							●					●	●	●			●						●		●	●	●	●					●			
	●	●		●	●					●	●			●		●			●	●		●			●	●	●		●					●	●	
			●			●		●	●		●				●		●	●			●		●			●	●	●	●		●	●	●			
●		●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●			●	●	●	●		●	●	●	●		●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
												●				●								●	●							●		●		●
●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●		●	●	●	●	●	●	●	●	●	●		●	●	●	●	●		●		●		●	
						●															●					●										
	●		●	●	●			●	●	●	●	●			●	●		●	●	●	●	●	●		●	●	●	●	●	●	●	●			●	●
●	●		●		●	●	●	●	●	●		●	●	●	●	●	●		●		●	●	●	●	●	●	●	●			●	●		●	●	●
	●		●				●										●			●		●						●	●	●		●		●	●	●
	●		●	●		●		●		●		●	●	●	●	●			●		●				●	●	●	●	●				●	●	●	
●	●		●			●		●	●		●				●	●	●	●			●	●	●	●	●	●	●	●	●		●	●	●	●	●	●
●						●		●	●		●	●			●	●	●					●			●	●	●		●			●		●	●	●
			●	●			●			●				●		●	●		●		●			●	●	●		●	●	●	●		●		●	
●	●	●	●	●		●	●	●		●	●	●		●	●	●	●	●	●		●	●	●	●		●		●	●	●		●	●		●	●
●		●				●	●	●			●	●			●	●	●						●	●					●	●	●		●		●		
●	●			●	●		●	●				●							●	●		●			●					●	●					
				●	●		●	●											●	●				●		●					●					
								●		●	●						●			●	●		●			●	●									
					●		●						●	●			●		●				●	●				●								●
			●						●										●						●			●	●	●		●		●		●
●		●	●		●	●	●		●	●		●	●					●	●		●	●	●		●	●	●		●	●						

Brand Wheel

品牌輪圈

在GT 保養廠當中的輪圈店，可以購買由九家廠商所販賣的品牌輪圈，以及每日變更商品陳列的每日推薦輪圈。一共有240種品牌輪圈要在這邊介紹給各位玩家。另外，價格與品牌及設計無關，每組（四個）的價格都固定是500。



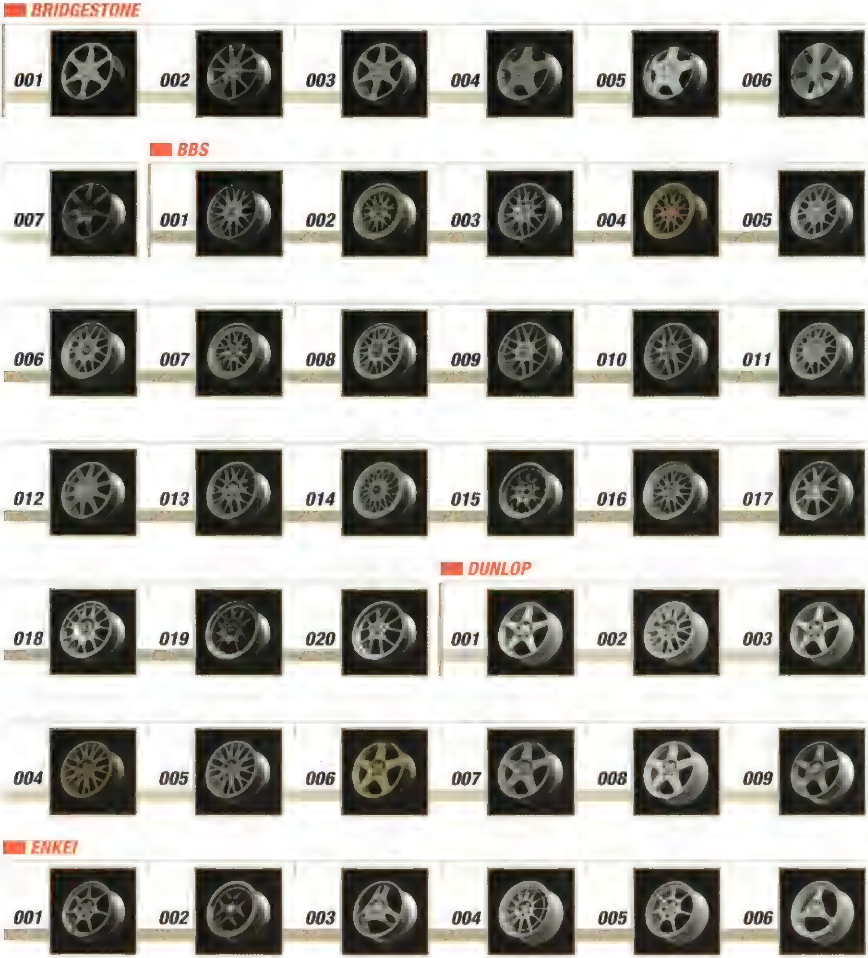
可依普通、跑車、賽車、泥地、雪地等不同種類的輪胎來購買輪圈。

BRIDGESTONE

BBS

DUNLOP

ENKEI





007 008 009 010 011 012



013 014 015 016 017 018



019 020 021 022 023 024



025 026 027 028 029 030



031 032 033 034 035 036



037 038 039 040 041 042



043 044 045 046 047 048

FALKEN — 001 002

OZ — 001 002 003 004





OZ — 005 006 007 008 009 010

Wheel Data

OZ



011 012 013 014 015 016



017 018 019 020 021 022



023 024 025 026 027 028



029 030 031

RAYS

001 002 003



004 005 006 007 008 009



010 011 012 013 014 015



016 017 018 019 020 021



022 023 024

speedline

001 002 003



004 005 006 007 008 009



010 011 012 013 014 015



016 017 018 019 020 021



022 023 024 025 026 027



028 029 030 031 032 033



034 035 036 037 038

YOKOHAMA

001



002 003 004 005 006 007



008 009 010 011 012 013



014 015 016 017 018 019



020 021 022 023 024 025

Wheel Data

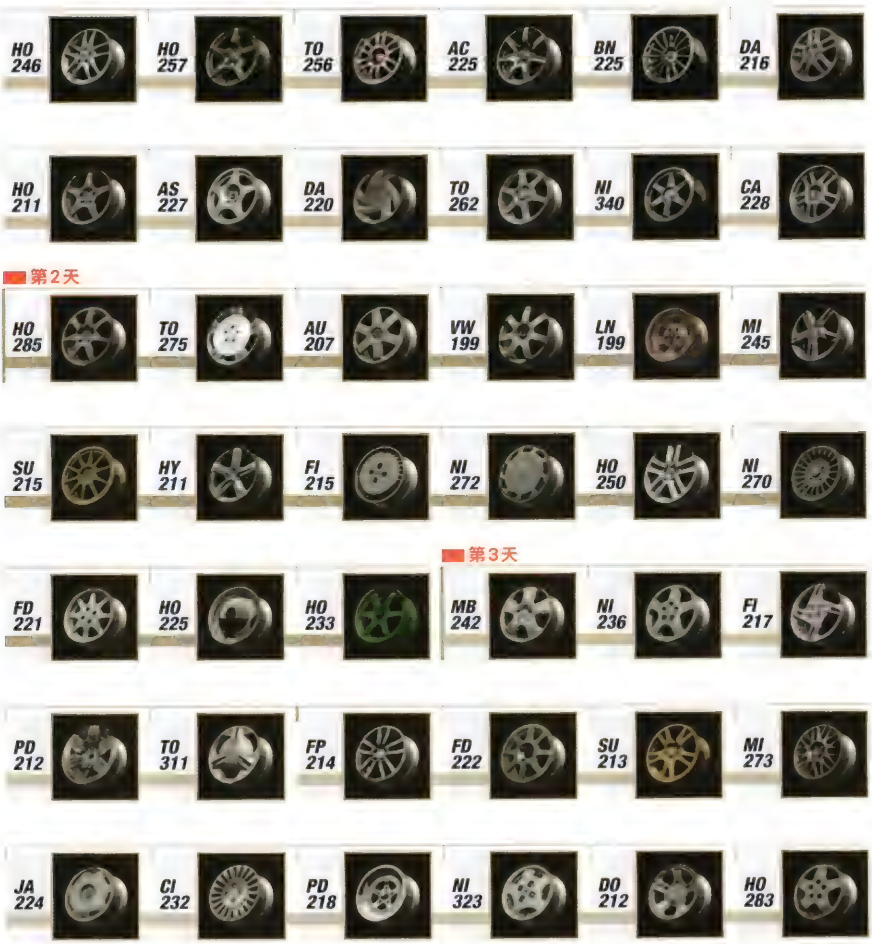
Wheel of The Day

推薦輪圈

於GT 保養廠定期更換商品陳列的推薦輪圈（Wheel of The Day），以每日陳列出12～15種的速度替換。在這邊將可購買到的全部商品，依照出現日期一一介紹。由於會出現各種不同款式的設計，偶爾請多跑幾趟，試試看與愛車的相配程度吧。

第1天





第4天

BU 205 · CA 206 · HO 248 · AC 220 · TO 225 · HO 249

MI 270 · NI 299 · NI 313 · MI 235 · SU 236 · GL 218

MB 247 · LO 235 · MB 246

第5天

CI 239 · MA 237 · PE 223

HO 217 · CI 234 · FI 216 · SU 229 · NI 229 · NI 226

MA 297 · TO 302 · TO 268 · SU 231 · LO 234 · TO 257

第6天

TK 220 · NI 246 · FO 219 · MA 246 · MB 236 · MI 278

LO 244 · NI 293 · AT 198 · MA 238 · DO 206 · JA 221

PO 228 · HO 231 · MI 217

第7天

AU 210 · MI 271 · TO 259

MA 230 · MA 296 · NI 296 · PE 226 · PD 208 · TO 242

Wheel Data

第7天

MA 223, TO 290, TO 239, NI 230, MB 233, HO 222

第8天

DA 211, MI 255, MA 227, LO 238, NI 307, PD 207

FD 225, MA 245, CI 233, SU 230, SE 214, DO 207

TO 244, MI 242, MB 241

第9天

RE 194, NI 320, HY 206

HO 297, OP 216, HY 207, HO 279, NI 266, NI 239

CH 222, HO 229, NI 324, MA 293, SU 224, AU 214

第10天

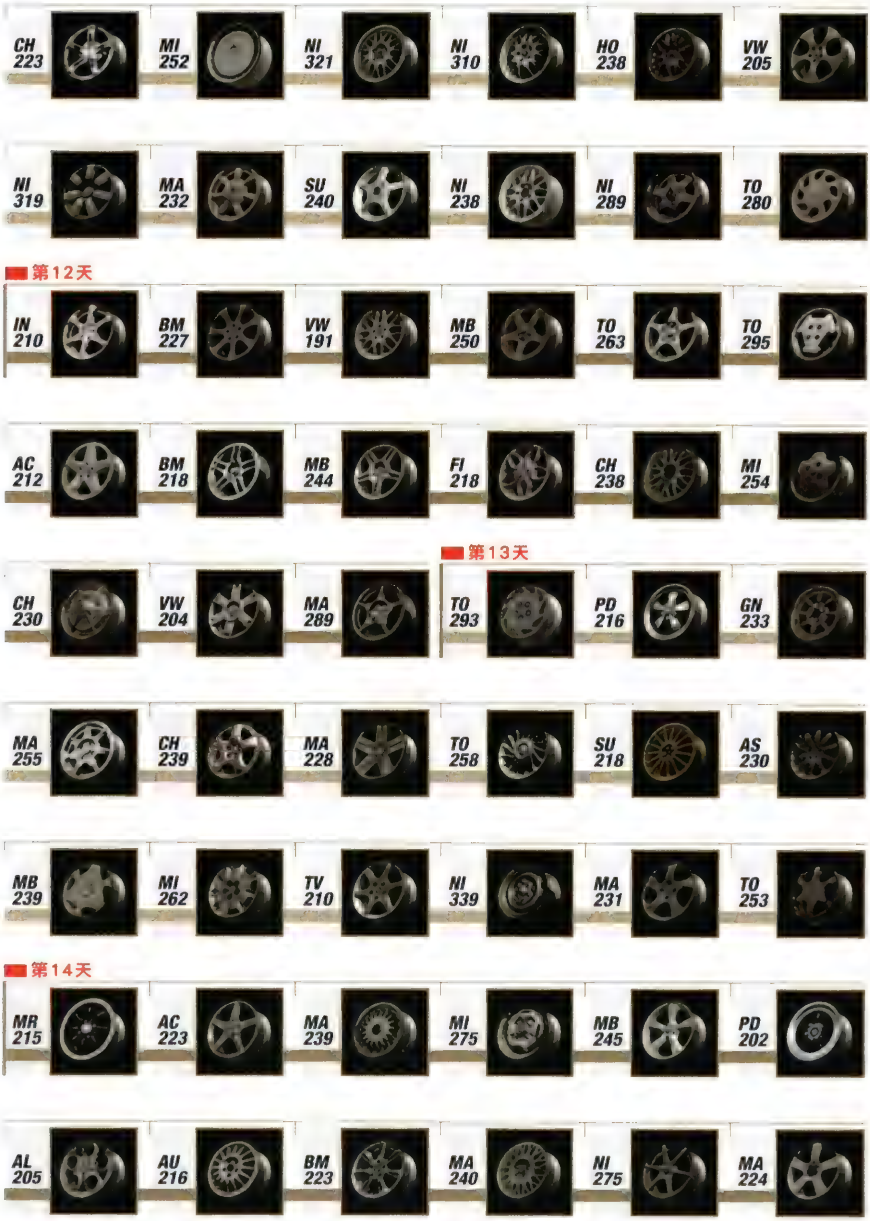
AM 235, FO 225, MI 240, NI 225, DO 205, CH 225

CH 236, TO 248, VW 195, MA 259, BM 219, NI 287

TO 245, HO 232, MA 256

第11天

MA 275, AC 215, MI 239


CH 223
MI 252
NI 321
NI 310
HO 238
VW 205
NI 319
MA 232
SU 240
NI 238
NI 289
TO 280
第12天
IN 210
BM 227
VW 191
MB 250
TO 263
TO 295
AC 212
BM 218
MB 244
FI 218
CH 238
MI 254
CH 230
VW 204
MA 289
第13天
TO 293
PD 216
GN 233
MA 255
CH 239
MA 228
TO 258
SU 218
AS 230
MB 239
MI 262
TV 210
NI 339
MA 231
TO 253
第14天
MR 215
AC 223
MA 239
MI 275
MB 245
PD 202
AL 205
AU 216
BM 223
MA 240
NI 275
MA 224

Wheel Data

第14天 第15天



FO 218 | DA 212 | MI 233 | HO 244 | NI 265 | MI 243



MI 274 | MA 242 | LO 241 | AS 205 | NI 264 | HO 230



CH 226 | NI 271 | CH 237 | TO 281 | TO 278 | MB 243

第16天



PD 210 | NI 335 | RE 198 | NI 258 | IN 208 | HO 243



MI 216 | HO 218 | VW 202 | NI 232 | FD 224 | SU 242

第17天



NI 285 | SU 226 | NI 295 | DA 213 | MI 257 | NI 235



HO 269 | MI 280 | NI 314 | NI 273 | SU 238 | BM 225

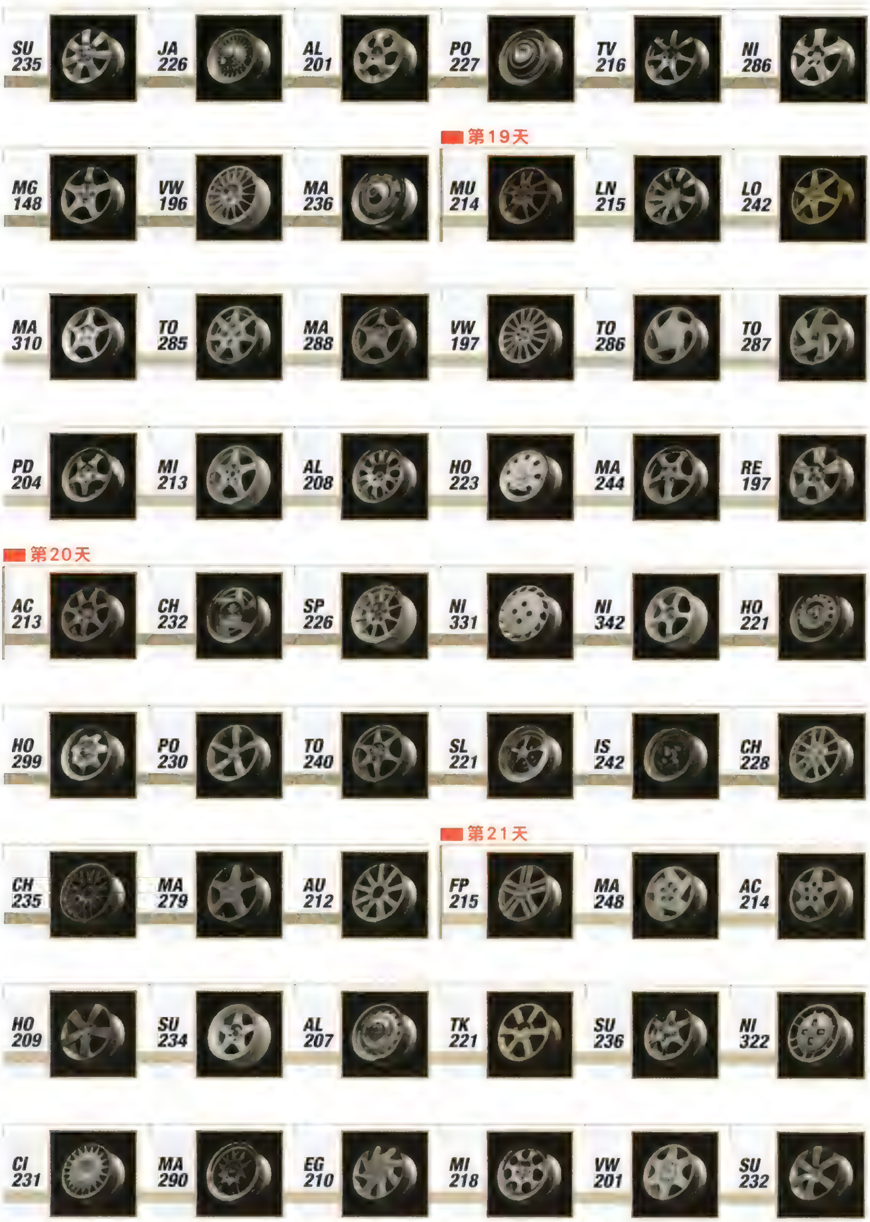


MA 226 | PE 227 | AL 227 | HO 216 | SP 224 | PD 206

第18天



AS 229 | BM 224 | MB 248 | PD 217 | OP 215 | HO 227


SU 235
JA 226
AL 201
PO 227
TV 216
NI 286
第19天
MG 148
VW 196
MA 236
MU 214
LN 215
LO 242
MA 310
TO 285
MA 288
VW 197
TO 286
TO 287
PD 204
MI 213
AL 208
HO 223
MA 244
RE 197
第20天
AC 213
CH 232
SP 226
NI 331
NI 342
HO 221
HO 299
PO 230
TO 240
SL 221
IS 242
CH 228
第21天
CH 235
MA 279
AU 212
FP 215
MA 248
AC 214
HO 209
SU 234
AL 207
TK 221
SU 236
NI 322
CI 231
MA 290
EG 210
MI 218
VW 201
SU 232

Wheel Data

第22天





第23天







第24天

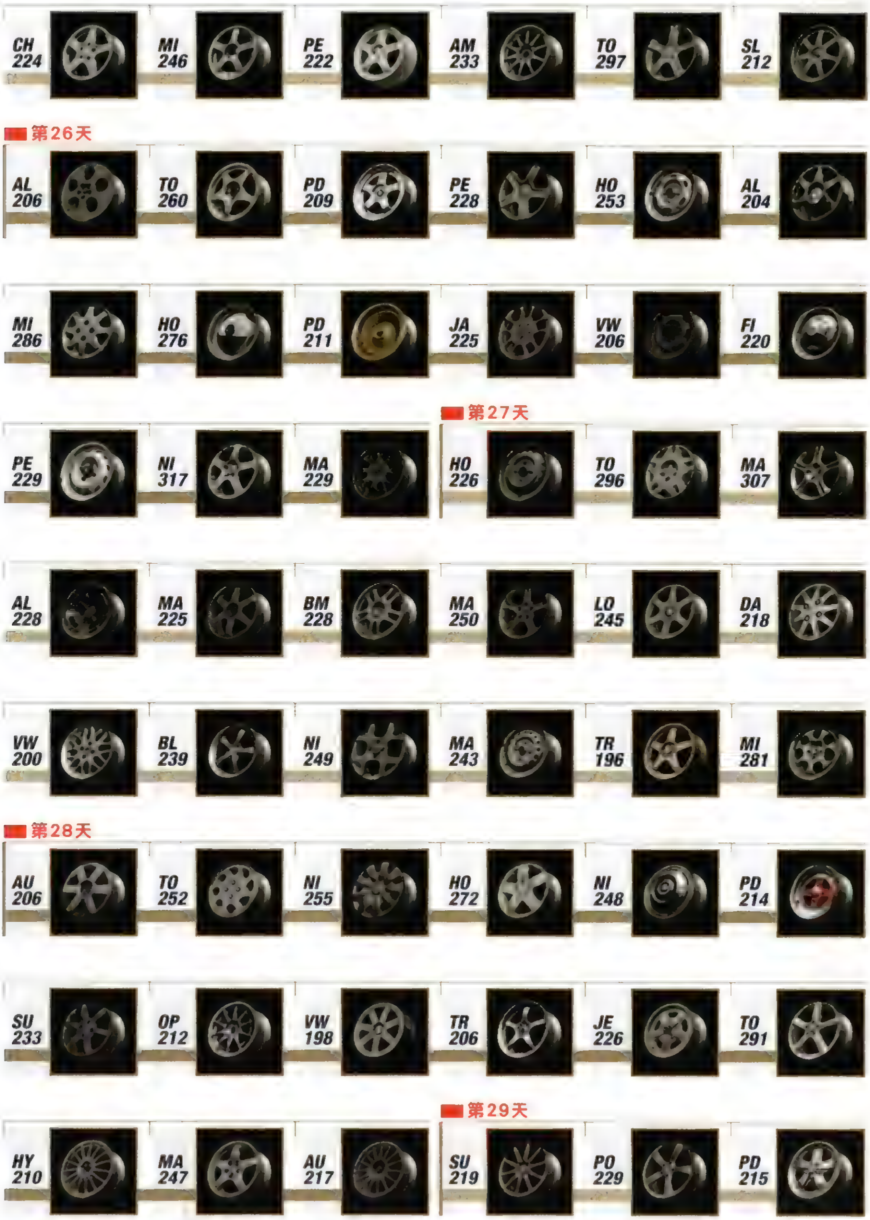




第25天






CH 224
MI 246
PE 222
AM 233
TO 297
SL 212
第26天
AL 206
TO 260
PD 209
PE 228
HO 253
AL 204
MI 286
HO 276
PD 211
JA 225
VW 206
FI 220
PE 229
NI 317
MA 229
第27天
HO 226
TO 296
MA 307
AL 228
MA 225
BM 228
MA 250
LO 245
DA 218
VW 200
BL 239
NI 249
MA 243
TR 196
MI 281
第28天
AU 206
TO 252
NI 255
HO 272
NI 248
PD 214
SU 233
OP 212
VW 198
TR 206
JE 226
TO 291
HY 210
MA 247
AU 217
第29天
SU 219
PO 229
PD 215

Wheel Data

第29天


NI 316 | FD 223 | AL 210 | SU 225 | FD 219 | HO 224


OP 213 | SU 241 | RU 201 | HO 212 | FD 220 | MI 253

第30天


AU 209 | HO 214 | PE 224 | BM 216 | PE 225 | CI 235


TV 212 | HO 241 | LO 243 | SU 221 | TO 247 | HO 273


NI 252 | CH 229 | TO 313

第31天


AL 209 | NI 352 | LO 239


MC 236 | PE 230 | AL 200 | PD 213 | OP 212 | TR 146


JA 222 | TO 255 | PE 231 | AU 211 | AU 219 | FO 222

第32天


CH 234 | FO 226 | VW 203 | RO 168 | PD 203 | LO 236


TO 276 | VW 193 | NI 290 | MI 258 | CI 236 | CH 227

All Present Car

》》》**所有獎品車**

要獲得獎品車的基本要求就是在競賽當中獲勝，或者是達成某些特定條件。在一般的競賽當中，雖然每次獲勝都可以得到獎品車，不過在執照考試以及任務競賽當中的獎品車輛，只有第一次獲勝時才能取得。請注意不要因一時疏忽而把貴重的獎品車給賣掉了。



獎品車大多是無法購買的。另外，就算是可以購買得到的車輛，獎品車也會有專屬的特殊顏色。

競賽・活動名稱		獲得車輛種類
入門競賽	假日盃	Autobianchi A112 Abarth '79
	FF挑戰賽	Mazda Atenza Concept '01
	FR挑戰賽	Nissan SKYLINE 2000GT-B '67
	4WD挑戰賽	Toyota Motor Triathlon Race Car '04
	MR挑戰賽	Lotus Esprit Turbo HC '87
	輕量級K盃	Ginetta G4 '64
	Spider & Roadster	Chrysler Prowler '02
	輕便貨卡大獎賽	Chevrolet Silverado SST Concept '02
中級競賽	俱樂族盃	Mazda Mazdaspeed Atenza '05
	改造車錦標賽	OPTION Stream Z '04
	NA跑車賽	Honda NSX-R Concept '01
	渦輪跑車賽	BP FALKEN RX-7 (D1GP)'03
	Boxer熱魂	RUF CTR "Yellow Bird" '87
	世界古典車例行賽	Daimler Motor Carriage
	世界小型車爭奪賽	Honda S800 RSC Race Car '68
	超級跑車節	Cizeta V16T '94
	GRAN TURISMO世界冠軍盃	Ford GT LM Race Car Spec II '04
上級競賽	GRAN TURISMO明星賽	BMW MacLaren F1 GTR Racr Car
	夢幻車冠軍盃	Nissan GT-R Concept LM Race Car '02
	Polyphony Digital盃	Opera Performance S2000 '04
	如風遨翔	VW W12 Nardo Concept '01
	方程式GT世界錦標賽	Formula Gran Turismo '04
	實存賽車場巡遊	GRAN TURISMO SKYLINE GT-R (PC) '01
	珍奇跑車廳	Ford GT '05
日本車賽	日本錦標賽	Nissan Fairlady Z Concept LM Race Car
	日本GT錦標賽	MOTUL PITWORK Z (JGTC) '04
	日本70年代古典車	Nissan SKYLINE HT 2000 GT-R '70
	日本80年代節	Mitsubishi HSR-II Concept '89
	日本90年代挑戰	NISMO 400R '96
	日本小型車盃	Honda LIFE STEP VAN '72
美國車賽	美國錦標賽	Chevrolet Corvette Convertible '54
	條紋星	Chevrolet Camaro LM Race Car '01
	美式肌肉車錦標賽	Chevrolet Chevelle SS 454 '70
	古董肌肉車錦標賽	Plymouth Super Bird '70
歐洲車賽	歐洲錦標賽	Jaguar XJ 220 LM Race Car '01
	不列顛GT大獎盃	Jaguar E-Type Coupe '61
	不列顛輕量車賽	Lotus Europa Special '71
	德國房車錦標賽	AMG Mercedes CLK-GTR Race Car '98
	義大利節	Alfa Romeo 155 2.5 V6 TI '93
	法國錦標賽	Citroen 2CV Type A '54
	歐洲古典車錦標賽	Benz Patent Motor Wagen
	歐洲掀背車錦標賽	Volvo 240 GLT Estate '88
	千哩長征！	Giulia Sprint Speciale '63
	史華茲・華爾德聯盟A	BMW M3 GTR Race Car '01
	史華茲・華爾德聯盟B	Mercedes 190 E Evo II Touring Car

Present Car Data

	競賽・活動名稱		獲得車輛種類
耐久大賽	格蘭維利300公里		Sauber Mercedes C9 Race Car '89
	拉古納・塞卡200哩		Ford GT40 Race Car '69
	Roadster4小時耐久賽		Mazda RX-7 LM Race Car '01
	東京R246 300公里		Mitsubishi FTO Super Touring Car '97
	超高速150哩		Honda NSX-R Prototype LM Race Car '02
	紐堡林24小時耐久賽		Formula Gran Turismo '04
	紐堡林4小時耐久賽		Abt Audi TT-R Touring car '02
	鈴鹿1000公里		Lister Storm V12 Race Car '99
	茂木8小時耐久賽		Honda NSX-R Prototype LM Road Car '02
	筑波9小時耐久賽		Nissan CALSONIC SKYLINE GT-R '93
	薩特賽車場緊張24小時 I		Audi R8 '01
	薩特賽車場緊張24小時 II		Bentley Speed 8 Race Car '03
	富士1000公里		Nissan R92CP Race Car '92
	鷹飛渡世界跑車大獎賽		Ford GT LM Race Car '02
	船長岩200哩		MINOLTA Toyota 88C-V Race Car '89
	紐約200哩		Dodge Charger Super Bee Hemi '71
特殊狀況競賽	恩布里亞拉力賽（容易）		Cadillac CIEN '02
	喀普里拉力賽（容易）		Toyota RSC Rally Raid Car '02
	大峽谷拉力賽（容易）		Ford RS200 '84
	惠斯勒冰上競賽（容易）		Toyota RSC '01
	霧慕尼拉力賽（容易）		Infiniti FX45 Concept '02
	喬治五世拉力賽（容易）		Alpine A310 1600VE '73
	瑞士阿爾卑斯拉力賽（容易）		Mitsubishi CZ-3 Tarmac '01
	歷遊大溪地（容易）		Renault 5 Turbo '80
	筑波濕地賽（容易）		Mazda RX-8 Concept (Type-I) '01
	優勝美地越野賽 I（容易）		Land Rover Range Stormer '04
	優勝美地越野賽 II（容易）		Hyundai HCD6 '01
	恩布里亞拉力賽（普通）		Delta HF Integrale Rally Car '92
	喀普里拉力賽（普通）		Subaru IMPREZA Rally Car Prototype
	大峽谷拉力賽（普通）		Mitsubishi CZ-3 Tarmac Rally Car '02
	惠斯勒冰上競賽（普通）		Mitsubishi Lancer Evolution IV Rally Car
	霧慕尼拉力賽（普通）		Subaru IMPREZA Rally Car '01
	喬治五世拉力賽（普通）		Renault 5 Maxi Turbo Rally Car '85
	瑞士阿爾卑斯拉力賽（普通）		Toyota CELICA Rally Car (ST205) '95
	歷遊大溪地（普通）		Ford Escort Rally Car '98
	筑波濕地賽（普通）		Mazda Atenza Touring Car '02
	優勝美地越野賽 I（普通）		Subaru IMPREZA Rally Car '99
	優勝美地越野賽 II（普通）		Toyota CELICA Rally Car (ST185) '95
	恩布里亞拉力賽（困難）		Lancia Delta S4 Rally Car '85
	喀普里拉力賽（困難）		Ford RS200 Rally Car '85
	大峽谷拉力賽（困難）		Mitsubishi STARION 4WD Rally Car '84
	惠斯勒冰上競賽（困難）		Nissan BLUEBIRD Rally Car '69
	霧慕尼拉力賽（困難）		Lancia STRATOS Rally Car '77
	喬治五世拉力賽（困難）		Peugeot 205 Turbo 16 Evo2 Rally Car
	瑞士阿爾卑斯拉力賽（困難）		Nissan 240RS Rally Car '85
	歷遊大溪地（困難）		Mitsubishi PAJERO Rally Raid Car '85
	筑波濕地賽（困難）		Ford GT '02
	優勝美地越野賽 I（困難）		Suzuki ESCUDO Dirt Trial Car '98
	優勝美地越野賽 II（困難）		Mitsubishi PAJERO Evolution Rally Car
任務競賽	1～10 The Pass		DMC DeLorean S2 '04
	11～20 最後3圈殊死鬥		Jay Leno Tank Car '03
	21～24 低壓區效應爭奪		Pagani Zonda LM Race Car '01
	25～29 One Lap Magic		Toyota 7 Race Car '70
	30～34 One Lap Magic		Nissan R89C Race Car '89
廠商活動	日本－DAIHATSU	Copen 爭奪賽	Daihatsu STORIA X4 '00
	日本－DAIHATSU	Midget II 爭奪賽	Daihatsu Midget '63
	日本－HONDA	TYPE R大會師	Honda HSC '03
	日本－HONDA	CIVIC嘉美車賽	MUGEN MOTUL CIVIC Si Race Car '87
	日本－ISUZU	Isuzu古典跑車	Isuzu 117 Coupe '68

競賽・活動名稱			獲得車輛種類
廠商活動	日本－MAZDA	"RE"俱樂部	Mazda Cosmo Sport '67
	日本－MAZDA	Roadster.盃	Mazda Eunos Roadster J-Ltd. '91
	日本－MAZDA	RX-8盃	Mazda RX-8 Concept LM Race Car '01
	日本－MITSUBISHI	Evolution大會師	Mitsubishi Lancer 1600 GSR Rally Car '74
	日本－MITSUBISHI	Mirage盃	Mitsubishi i '03
	日本－NISSAN	紅徽爭奪賽	NISMO GT-R LM Road Going Version '95
	日本－NISSAN	March兄弟	Nissan mm-R Cup Car '01
	日本－NISSAN	Silvia姐妹	SILEIGHTY '98
	日本－NISSAN	"Z"俱樂部	Nissan Fairlady 240ZG '71
	日本－SUBARU	Subaru360爭奪賽	Subaru 360 '58
	日本－SUBARU	昴宿星團	Subaru IMPREZA Touring Car
	日本－SUZUKI	Suzuki K盃	Suzuki CONCEPT-S2 '03
	日本－SUZUKI	Suzuki概念車	Suzuki GSX-R/4 '01
	日本－TOYOTA	ALTEZZA爭奪賽	Toyota ALTEZZA Touring Car '01
	日本－TOYOTA	Vitz爭奪賽	Toyota VITZ RS Turbo '02
	韓國－HYUNDAI	現代跑車節	Hyundai Clix '01
	美國－CHEVROLET	Corvette節	Chevrolet Corvette Z06 Race Car '63
	美國－CHEVROLET	Camaro大會師	Chevrolet Camaro IROC-Z Concept '88
	美國－CHRYSLER	Crossfire大獎盃	Dodge VIPER GTSR Concept '00
	美國－SALEEN	Saleen S7俱樂部	NIKE One '22
	美國－Shelby	Shelby Cobra盃	Shelby Mustang G.T.350R '65
	英國－ASTON MARTIN	AstonMartin節	Aston Martin DB9 Coupe '03
	英國－LOTUS	Elise盃	Lotus Elise Type 72 '01
	英國－LOTUS	Lotus古典盃	Lotus Elan S1 '62
	英國－MG	MG節	MGF '97
	英國－MINI	MINI・MINI大作戰	Mini Marcos GT '70
	英國－TVR	黑泳車手	TVR Cerbera Speed 12 '00
	英國－TRIUMPH	Spitfire盃	Triumph Spitfire 1500 '74
	德國－Audi	觀光盃	Audi Le Mans quattro '03
	德國－Audi	A3盃	Audi quattro '82
	德國－BMW	BMW1系列大獎盃	BMW 2002 Turbo '73
	德國－BMW	"M"俱樂部	BMW M3 GTR '03
	德國－ドイツ－Mercedes-Benz	銀箭傳說	Mercedes-Benz CLK Touring Car '00
	德國－ドイツ－Mercedes-Benz	SL挑戰賽	Mercedes-Benz 300 SL Coupe '54
	德國－OPEL	速度星盃	Opel Caribra Touring Car '94
	德國－Volkswagen	金龜盃	VW Beetle 1100 Standard '49
	德國－Volkswagen	Lupo盃	VW Karmann Ghia Coupe '68
	德國－Volkswagen	GTI盃	VW Golf I GTI '76
	義大利－Alfa Romeo	GTA盃	Giulia Sprint GTA 1600 '65
	法國－Citroen	2HP・2CV	Citroen 2CV Type A '54
	法國－Renault	Clio大獎盃	Renault Lutecia Renault Sport V6 24V '00
	法國－Renault	Megane盃	Renault AVANTIME '02
	法國－Peugeot	206盃	Peugeot 205 Turbo 16 Rally Car '85
	法國－Alpine	Renault Alpine盃	Alpine A110 1600S '73
教練場	國內B級執照 全銅盃		VW Lupo 1.4 '02
	國內B級執照 全銀盃		Mazda KUSABI '03
	國內B級執照 全金盃		Honda S500 '63
	國內A級執照 全銅盃		Pontiac Sunfire GXP '02
	國內A級執照 全銀盃		Honda DUALNOTE '01
	國內A級執照 全金盃		Nissan GRAN TURISMO SKYLINE GT-R '01
	國際B級執照 全銅盃		NIKE One '22
	國際B級執照 全銀盃		Mazda RX-8 Concept (Type-II) '01
	國際B級執照 全金盃		Jensen Interceptor MkIII '74
	國際A級執照 全銅盃		NISMO 270R '94
	國際A級執照 全銀盃		Nissan GT-R Concept '01
	國際A級執照 全金盃		DOME ZERO '78
	超級執照 全銅盃		Mercury Cougar XR-7 '67
	超級執照 全銀盃		Pontiac Solstice Coupe '02
	超級執照 全金盃		Ford Model T Tourer

Credit

GRAN TURISMO 4 Official Guidebook Credit

- "AC" and the AC logo are used with kind permission from AC Cars Limited
- All Alfa Romeo cars, car parts, car names, brands and associated imagery featured in this game are intellectual property rights including trademarks and/or copyrighted materials of Fiat Auto S.p.A.
- ARAI HELMET name and emblem are trademarks and/or other intellectual properties of Arai Helmet, Ltd. and used under license to Sony Computer Entertainment.
- Aston Martin, DB7 Vantage Coupe, V8 Vantage, Vanquish and the Aston Martin logo are trademarks owned and licensed by Aston Martin Lagonda © Aston Martin Lagonda.
- Audi, Audi logos, emblems and body designs are trademarks and/or other intellectual property of Audi AG and are used under license by Sony Computer Entertainment.
- Antarès Le Mans - DMT Architectes Paris - LBH Architectes Paris - ACAU Architectes Le Mans
- ASL and Garaiya names and emblems are trademarks and/or other intellectual properties of AUTOBACS SPORTS CAR LABORATORY CO., LTD. and used under license to Sony Computer Entertainment.
- AUTOBACS name and emblems are trademarks and/or other intellectual properties of AUTOBACS SEVEN CO., LTD. and used under license to Sony Computer Entertainment.
- "BBS" is a trademark and is used with permission from BBS- Kraftfahrzeugtechnik AG.
- Bentley and the 'B' in wings logo are registered trademarks. © 2004 Bentley Motors Limited
- The BMW, MINI and Triumph Trademarks are owned by BMW AG and are used under license.
- © Robert Bosch Corporation 2000. Bosch is a trademark licensed by Robert Bosch GmbH, Germany.
- "the HELIOTROPE BP is a trade mark and is used with permission from BP p.l.c.".
- BRIDGESTONE and POTENZA names, emblems and wheel designs are trademarks and/or other intellectual properties of Bridgestone Corporation and used under license to Sony Computer Entertainment.
- Callaway C12 is a trademark of Callaway Cars, Inc. Used under license to Sony Computer Entertainment.
- CASTROL and the Castrol logo are trademarks of Castrol Limited used under Licence.
- CATERHAM and SEVEN and 7 are registered trade marks of Caterham Car Sales & Coachworks Limited
- Chevrolet, Buick, Pontiac, Cadillac are trademarks of General Motors Corporation used under license to Sony Computer Entertainment America Inc.
- Citroen, Xsara, Citroen Sport and Citroen Chevron logo, emblems and body designs are trademarks and/or other intellectual property of Citroen Automobiles and are used under licence by Sony Computer Entertainment.
- Claudio Zampoli
- Produced under the authority of The Coca-Cola Company, owner of the trademarks "COKE" and "COCA-COLA".
- All D1 Grand Prix vehicles, the D1 Grand Prix name, are property and intellectual property of D1 Corporation, D's Club Inc, respectively, and used under licence to Sony Computer Entertainment.
- Daihatsu, Copen, Midget, Mira, Move and Storia names, emblems and body design are trademarks and/or intellectual property rights of Daihatsu Motor Co., Ltd. and used under license to Sony Computer Entertainment.
- DENSO name and emblem are trademarks and/or other intellectual properties of DENSO CORPORATION and used under permission to Sony Computer Entertainment.
- The stylized DMC logo is a registered trademark of DeLorean Motor Company (Texas) and is used with permission. For more information about the DeLorean Sports Car, visit http://www.delorean.com
- Dodge is a trademark of DaimlerChrysler Corporation. Hemi is a registered trademark of DaimlerChrysler Corporation.
- Dome, Dome Zero and TAKATA DOME NSX names, emblems and body designs are trademarks of Dome Co.,LTD, used with permission.
- DUNLOP name, emblems and wheel designs are trademarks and/or other intellectual properties of Sumitomo Rubber Industries, Ltd. and used under license to Sony Computer Entertainment.
- ENKEI name, emblems and wheel designs are trademarks and/or other intellectual properties of Enkei Automotive Ltd. and ENKEI Corporation and used under license to Sony Computer Entertainment.
- FALKEN name, logos and wheel designs are trademarks and/or other intellectual properties of FALKEN TIRES LTD. and used under license to Sony Computer Entertainment.
- The FIRESTONE and FIRESTONE RACING trademarks are trademarks of Bridgestone/Firestone Research, Inc. and are used herein with permission.
- Ford Oval and nameplates are registered trademarks owned and licensed by Ford Motor Company.
- Fuji Speedway name and emblem are trademarks and/or other intellectual properties of Fuji International Speedway Company Limited and used under license to Sony Computer Entertainment.
- Gillet, Vertigo and body designs are trademarks and/or other intellectual property of Automobiles Gillet and are used under licence to Sony Computer Entertainment.
- "Ginetta" is a trademark of and is used with permission from Ginetta Cars Ltd.
- GOODYEAR (and wing foot design) is a trademark of The Goodyear Tire & Rubber Company, Akron, Ohio USA used under license by Sony Computer Entertainment America Inc.
- All JGTC cars featured in this game are used under license from GT Association to Sony Computer Entertainment.
- Trademarks used under license from Chevron U.S.A. Inc.
- Gulf and the Gulf logo are trademarks of Gulf International Lubricants Limited and used under license to Sony Computer Entertainment.
- Texaco trademarks are used by permission of Texaco Refining and Marketing Inc.
- HKS name and emblems are trademarks and/or other intellectual properties of HKS CO., LTD. and used under license to Sony Computer Entertainment.
- Holden vehicles are licensed by Holden Ltd. A.C.N. 006898232 and/or affiliated corporation. All trade marks, copyright and designs used with permission. © and TM 2004 Holden Ltd.
- "Hommel" is a trademark of and is used with kind permission from Automobiles Hommel.
- Honda, Acura, 1300 Coupe, Accord, Ballade Sport, Beat, City, Civic, CR-X del Sol, CR-X, Fit, HSC, Insight, Integra, Life, NSX, Odyssey, Prelude, S500, S600, S800, S2000, Today and Z names, emblems and body designs are trademarks of Honda Motor Co., Ltd. and used under license to Sony Computer Entertainment.
- Hyundai, Hyundai Motor, Hyundai Coupe FX, Clix, HCD6, Accent & Hyundai WRC logos, emblems and body designs are registered trademarks and/or intellectual property of Hyundai Motor Company and are licensed to Sony Computer Entertainment.
- INFINEON Raceway, a subsidiary of Speedway Motorsports, a NYSE Company.
- INFINITI and the names, logos, marks and designs of the INFINITI products are trademarks and/or intellectual property rights of NISSAN MOTOR CO., LTD. and used under license to Sony Computer Entertainment.
- Isuzu, 117 Coupe, Bellett, PIAZZA names, emblems and body designs are trademarks of Isuzu Motors Limited and used under license to Sony Computer Entertainment.
- Jaguar, E-Type Coupe, S-Type R, XJ220, XKR Coupe, XKR R-Performance and the Leaper Device are trademarks owned and licensed by Jaguar Cars Limited © 2004 Jaguar Cars Limited
- © Big Dog Productions, Inc. and Mr. Jay Leno
- "Jensen" is a trademark of and is used with kind permission from Switzerland Hyland Automotive Technologies AG
- KENWOOD name and emblem are trademarks and/or other intellectual properties of Kenwood Corporation and used under license to Sony Computer Entertainment.
- Land Rover, Range Stormer Concept and the Land Rover Logo are trademarks owned and licensed by Land Rover © 2004 Land Rover
- "Lister" the Lister emblem and "Storm" are trademarks, the body design is the intellectual property of Lister Cars Limited all used under license to Sony Computer Entertainment.
- Lotus, Elise and associated logos, emblems and body designs are trademarks and/or other intellectual property of Group Lotus plc and are used under license to Sony Computer Entertainment.
- "Magneti Marelli" is a trademark and is used with permission from Magneti Marelli Holding SpA
- "Marcos" and the Marcos logo are trademarks of and are used with kind permission from Marcos Sportscars Limited
- Mazda Raceway Laguna Seca's name, logo, image and likeness are trademarks and tradedress of the Sports Car Racing Association of the Monterey Peninsula and are used under license to Sony Computer Entertainment.
- Mazda, MazdaSpeed, efini, Eunos, Savanna, Atenza, Autozam AZ-1, Carol, Cosmo Sport,

Demio, Familia, KUSABI, Lantis, Roadster, RX-7 and RX-8 names, emblems and body designs are trademarks and/or other intellectual properties of Mazda Motor Corporation and used under license to Sony Computer Entertainment.

- Daimler Chrysler, Three Pointed Star in a Ring and Mercedes-Benz are trademarks of and licensed courtesy of Daimler Chrysler AG and are used under license to Sony Computer Entertainment.
- The MGF and MGTF trademarks and shapes are registered trademarks and registered designs respectively of MG Rover Group Limited and are used under licence by Sony Computer Entertainment.
- Michelin and the Tire Man (Bibendum) are trademarks used with permission from the Michelin Group. ©2003 Michelin
- MINE'S name and emblem are trademarks and/or other intellectual properties of MINE'S WAVE CO., LTD. and used under license to Sony Computer Entertainment.
- Mitsubishi, Airtrek, Colt, CZ-3 Termac, Eclipse, FTO, Galant, GTO, HSR-II Concept, i, Lancer, Lancer Evolution, Legnum, Minica, Mirage, Pajero and Starion names, emblems and body designs are trademarks and/or intellectual property rights of Mitsubishi Motors Corporation and used under license to Sony Computer Entertainment.
- The following are trademarks of Mobil Exxon Corporation: Exxon, Esso, Ultron, Superflo.
- Mopar is a registered trademark of DaimlerChrysler Corporation used under license to Sony Computer Entertainment.
- "MOTUL" is a trademark and is used with permission from MOTUL.
- Mugen name and emblems are trademarks of MUGEN Co., Ltd. and used under license from M-TEC Co., Ltd to Sony Computer Entertainment.
- rwoosh is a trademark of NIKE, Inc.
- Nismo name and emblem are trademarks of Nissan Motorsports International Co., Ltd. and used under license to Sony Computer Entertainment.
- NISSAN and the names, logos, marks and designs of the NISSAN products are trademarks and/or intellectual property rights of NISSAN MOTOR CO.,LTD. and used under license to Sony Computer Entertainment.
- Ωmega The Ultimate Lubricant name, emblem are trademarks and/or other intellectual properties of Magna Industrial Co., Ltd. and used under license to Sony Computer Entertainment.
- Opel, Astra, Calibra, Speedster, Corsa Comfort, Tigra and Vectra are Adam Opel AG Trademarks and used under license to Sony Computer Entertainment.
- Oreca is a trademark of Oreca used under license to Sony Computer Entertainment.
- "OZ Racing" is a trademark and is used with permission from O.Z. S.p.A.
- "Zonda C12S" is trademark and is used with permission from Pagani Automobili s.p.a.
- Panoz Motor Sports Group, Inc.
- Pennzoil® and Quaker State® are registered trademarks of SOPUS Products.
- "Pescarolo" is a trademark of and is used with kind permission from Pescarolo Sport.
- Peugeot trademarks and logo and body designs are the intellectual property of Automobiles Peugeot and are used under license to Sony Computer Entertainment.
- PIRELLI and PIRELLI are registered trademarks of PIRELLI S.p.A.
- Ralliart name and emblem are trademarks of Ralliart Inc. and used under license to Sony Computer Entertainment.
- RAYS, RAYS ENGINEERING, VOLK RACING, VOLK RACING WHEEL and FORGED MAG names, emblems and wheel designs are trademarks and/or other intellectual properties of RAYS COMPANY LIMITED and used under license to Sony Computer Entertainment.
- RAZO name and emblem are trademarks and/or other intellectual properties of CAR MATE MFG. CO., LTD. and used under license to Sony Computer Entertainment.
- Red Line TM and Copyright ©1999 Red Line Synthetic Corporation.
- Renault cars appear courtesy of RENAULT, Société Anonyme.
- Ruf, R-GT, CTR 2, 3400S, emblems and Ruf body styling equipment are trademarks and/or other intellectual property of Ruf Vertrieb GmbH and used under license to Sony Computer Entertainment.
- Saleen is a registered trademark of Saleen, Inc. used under license to Sony Computer Entertainment.
- "SEAT" and the SEAT logo are trademarks of and are used with kind permission from SEAT S.A.
- SEIKO name and logo are trademarks and/or other intellectual properties of Seiko Corporation and used under license to Sony Computer Entertainment. The timing data used in the game is generated by Sony Computer Entertainment using its own method and not by Seiko Corporation.
- Shelby®, Shelby Cobra 427 S/C™ and the shape and design of the Shelby Cobra 427 S/C™ are registered trademarks and intellectual property of Carroll Shelby and Carroll Shelby Licensing, Inc. Cobra® is a registered trademark of Ford Motor Company used by Shelby under a worldwide exclusive license.
- Shell trade marks reproduced with the permission of Shell International Petroleum Company Limited or its affiliated companies
- "Speedline Corse" and "Speedline" are trademarks and are used with the permission of Speedline S.r.L
- SPOON and SPOON SPORTS name and emblems are trademarks and/or other intellectual properties of SPOON Co., Ltd. and used under license to Sony Computer Entertainment.
- Spyker, Spyker C8 Laviolette, body designs and logo are trademarks and/or other intellectual property of Spyker Automobielen BV and are used under license to Sony Computer Entertainment.
- Subaru, Impreza, Legacy and STi names, emblems and body designs are properties of Fuji Heavy Industries Ltd. and used under license to Sony Computer Entertainment.
- Suzuka Circuit name and emblem are trademarks and/or other intellectual properties of Suzuka Circuitland and used under license to Sony Computer Entertainment.
- Suzuki, S, Suzuki Sport, Alto Works RS-Z, Alto Works Suzuki Sport Limited, Cappuccino, CONCEPT-S2, GSX-R/4, Kei Works, MR Wagon Sport, Wagon R RR, Alto Lapin Turbo 4WD and Escudo Pikes Peak version names, emblems and body design are trademarks and/or other intellectual property rights of Suzuki Motor Corporation and used under license to Sony Computer Entertainment. Any racing models of Suzuki cars, as appearing in this game cannot be purchased from Suzuki dealers. Suzuki Motor Corporation does not manufacture or sell this game product.
- Tommy kaira, ZZII and ZZ-S names and emblems and body design are trademarks and/or other intellectual properties of AUTOBACS SPORTS CAR LABORATORY CO., LTD. and used under license to Sony Computer Entertainment.
- TOM'S name and emblems are trademarks and/or other intellectual properties of Tom's Co., Ltd. and used under license to Sony Computer Entertainment.
- Total and Elf are registered trademarks used with the permission from the Group Total (or from TOTAL SA).
- Toyota, 2000GT, Altezza, Aristo, bB, Caldina, Carina, Celica, Corolla, ist, MR2, MR-S, Prius, RSC, SERA, Soarer, Sprinter Trueno, Starlet, Supra, Tacoma X-Runner, Vitz, Voltz and Will names, emblems and body designs are Intellectual properties of Toyota Motor Corporation, used with permission.
- TRAMPIO and TOYO TIRE names and emblems are trademarks and/or other intellectual properties of Toyo Tire & Rubber Co., Ltd. and used under license to Sony Computer Entertainment.
- The TRICO trademark and logo are trademarks of Trico Products Corporation and are used herein under license.
- TRD name and emblem are trademarks and other intellectual properties of Toyota Technocraft Co., Ltd. and used under license to Sony Computer Entertainment.
- TRIAL name and emblem are trademarks and/or other intellectual properties of TRIAL CO.,LTD. and used under license to Sony Computer Entertainment.
- Tsukuba Circuit name and emblem are trademarks and/or other intellectual properties of Japan Auto Sports Center and used under license to Sony Computer Entertainment.
- TVR, Tuscan Speed 6, and body designs are trademarks and/or other intellectual property of TVR Engineering Limited and are used under license to Sony Computer Entertainment.
- V® and Valvoline® are registered trademarks used with permission from the Valvoline Company, a division of Ashland, Inc.
- Trademarks, design patents and copyrights are used with the permission of the owner Volkswagen AG.
- Volvo, 240 GLT, S60 T5 Sport and the Volvo logo are trademarks owned and licensed by Volvo Car Corporation © 2004 Volvo Car Corporation
- YOKOHAMA and ADVAN names, emblems and wheel designs are trademarks and/or other intellectual properties of the Yokohama Rubber Co., Ltd. and used under license to Sony Computer Entertainment.

跑車浪漫旅4
公式解說書
The Best Navigator
最佳競速指南

2005年9月初版

STAFF

內文翻譯：王啟華、許烽鳴、蔣柏笙、孫筱雯、畢家豪
擔當主編：龔浩鈞
責任編輯：許昆暉
文字編輯：許昆暉、陳昱仲、張仲明、張志裕
美術編輯：老頭美術工作室、林志峰
總編輯長：任學璽
副總編輯：龔浩鈞

發行人：黃寄萍
國際版權部：畢莉
出版者：青文出版社股份有限公司
地址：台北市長安東路一段36號3樓
電話：(02)2541-4234
傳真：(02)2541-4080
總經銷：千淞圖書有限公司
電話：(02)2900-7288
傳真：(02)2900-7277

製版所：中國彩色印刷事業有限公司
印刷所：華展彩色印刷股份有限公司
裝訂所：同一裝訂股份有限公司

關於本遊戲攻略內容的一切問題，編輯部謝絕回答。

售價：NT699 HK148

如有破損、脫頁，請寄回本公司更換。

